

TILL KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen får härmed avgiva sin framställning angående behovet av anslag att för budgetåret 1930—1931 äskas av 1930 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens för allmän trafik upplåtta järnvägar även-

Järnvägsstyrelsen, angående behovet av anslag att äskas av 1930 års riksdag för nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar m. m.

som för nya statsbanebyggnader, automobillinjer, markförvärv, rullande materiel, nya inventarier samt förlag.

Framställningen har uppställts på vanligt sätt och anslagsäskandena uppdelats i följande huvudgrupper:

- A. Nya byggnader och anläggningar.
- B. Nya statsbanebyggnader.
- C. Automobillinjer.
- D. Markförvärv.
- E. Rullande materiel.
- F. Nya inventarier.
- G. Förlag.

Till en allmän överblick över erforderliga medel har uppställts följande tablå.

	Anslags- belopp
A. Nya byggnader och anläggningar.	
I. Bangårdar.	
1. <i>Bangårdsombyggnader.</i>	
Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m.	1,000,000
2. <i>Anordnande av nya stationer och mötesplatser</i>	—
3. <i>Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem</i>	660,000
4. <i>Bangårdsanordningar i övrigt.</i>	
Gångbroar och gångtunnlar	50,000
II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	—
III. Större broanläggningar	—
IV. Anläggningar vid huvudverkstäder	—
V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar	—
VI. Husbyggnader	—
VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m.	575,000
VIII. Telegraf- och telefonledningar samt kabelarbeten	100,000
IX. Elektriska belysningsanläggningar	100,000
X. Anläggningar för elektrisk tågdrift.	
Elektriska kontaktsledningsanläggningar vid vissa stationer	250,000
XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	400,000
XII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten	1,000,000
Summa kronor	4,135,000
B. Nya statsbanebyggnader.	
I. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare	2,000,000
II. Hällnäs—Stensele	1,500,000
Summa kronor	3,500,000

	Anslags- belopp
C. Automobillinjer.	
Övertorneå—Pajala	300.000
D. Markförvärv	400.000
E. Rullande materiel.	
Malmvagnar	1.500,000
F. Nya inventarier	—
G. Förlag	—
Summa summarum kronor	9.835.000

Vid avgivande av denna sin framställning har styrelsen i fråga om visst äldre kollektivanslag, vilket enligt föreskrifterna i Kungl. Maj:ts kungörelse den 14 juni 1928 icke utan särskilt medgivande får användas under nästa budgetår, utgått från, att dylikt medgivande i enlighet med styrelsens denna dag därom gjorda hemställan kommer att av Kungl. Maj:t lämnas.

Styrelsen övergår så att behandla de olika anslagsposterna.

A. NYA BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR.

Sammanlagda äskade beloppet för denna huvudgrupp uppgår till 4.135.000 kronor.

I de fall, då för här upptagna särskilda arbeten, förutom anslagsmedel, även avses att till större eller mindre del använda medel ur statens järnvägars förnyelsefond, har detta i motiveringarna angivits.

I anslutning till vad som på styrelsens förslag av statsmakterna godkänts under en följd av år, har styrelsen i denna framställning icke medtagit såsom särskilt äskande sådana relativt små arbeten, vilka beräknats betinga kostnader, understigande 25,000 kronor, utan är som vanligt avsett att härför använda medel, som nedan under grupp XII begäras såsom dispositionsanslag.

Beträffande arbeten vid föreningsstationer har styrelsen, jämlikt under en följd av år tillämpad och av statsmakterna godkänd praxis, vid äskandet av anslag ej tagit hänsyn till de bidrag, som eventuellt kunna vara att påräkna från de berörda anslutande enskilda järnvägarna. Styrelsen får nu anmäla, att mellan styrelsen och Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag träffats en den 5/11 juli 1929 daterad överenskommelse angående bolagets deltagande i kostnaderna för av 1914 och 1923 års riksdagar beslutade utvidgningar och ombyggnader av bangårdsanordningarna i Stockholm m. m., enligt vilken bolaget bland annat överlåter å statens järnvägar med äganderätt vissa bolagets tillhöriga markområden, som äro belägna inom statens järnvägars bangårdsanläggningar i Stockholm, emot att statens järnvägar bland annat avstå från bidrag av bolaget till nämnda bangårdsombyggnader. Som framgår av styrelsens denna dag avlätna framställning om Kungl. Maj:ts godkännande av den träffade överenskommelsen, har det bidrag till bangårdsombyggnaderna, från vilket bolaget enligt överenskommelsen befrias, beräknats enligt härför gällande grunder böra utgöra sammanlagt 845,453 kronor, varav 458,690 kronor för de år 1914 beslutade ombyggnadsarbetena och 386,763 kronor för de år 1923 beslutade arbetena.

För ernående av en rätt bokföring och redovisning anser styrelsen vederbörande byggnadskonto böra krediteras nämnda beräknade bidragsbelopp, och anser styrelsen, att, då de av bolaget överlättna markområdena lämnas i stället för kontant bidrag, härför bör anlitas markförvärvsfonden, som ju normalt har att bestrida markanskaffningskostnader.

Då kostnaderna för de av 1923 års riksdag beslutade ombyggnadsarbetena, till vilka bolaget haft att bidraga, i dess helhet bestritts med medel ur förnyelsefonden, kommer styrelsen i anslutning härtill att från markförvärvsfonden överföra det för dessa arbeten beräknade, ovan angivna bidragsbeloppet av 386,763 kronor.

Beträffande det till 458,690 kronor beräknade bidraget till de av 1914 års riksdag beslutade arbetena, för vilka kostnaderna i huvudsak bestritts med anslagsmedel, får styrelsen föreslå, att detta belopp debiteras markförvärvsfonden, och efter avdrag av det belopp å 73,714 kronor, som bolaget enligt bestämmelse i överenskommelsen har att fordra av statens järnvägar för utförda arbeten för den i de år 1914 beslutade ombyggnadsarbetena ingående ombyggnaden av Tomtebodabangård, i sinom tid redovisas såsom anslagsöverskott.

Jämlikt åläggande i Kungl. Maj:ts brev den 21 juni 1922 får styrelsen vidare här nedan lämna redogörelse för den omfattning, i vilken överskott å för särskilda arbeten anvisade anslag, tillhörande huvudgruppen »Nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar», blivit under sistförflutna år tagna i anspråk för täckande av uppkomna brister å anslag för dylika arbeten inom samma huvudgrupp.

Brist har sålunda uppkommit å anslagen för under år 1928 avslutade arbeten inom detaljgrupperna

Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar	7,642:26 kronor
Elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön	22,344:04 »

Summa brist 29,986:30 kronor.

Samtidigt har å nedan angivna anslagsgrupper följande överskott erhållits, nämligen

Bangårdsombyggnader	55,121:26 kronor
Spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem	65,793:67 »
Vatten- och avloppsledningar	23,083:47 »
Husbyggnader	1,566:88 »

Summa överskott 145,565:28 kronor.

Härtill kommer behållning av överskottsmedel från år 1927	3,567:51 »
---	------------

Summa överskott sålunda 149,132:79 kronor.

Efter det ovan berörda anslagsbrist — kronor 29,986:30 — blivit täckt, återstår alltså en behållning till år 1929 av 119,146 kronor 49 öre. Detta belopp, avrundat till 119,000 kronor, återbördas nu av styrelsen.

Liksom tidigare pläгат ske, får styrelsen slutligen, innan styrelsen övergår till detaljframställningarna under de olika grupperubrikerna, lämna en tablå, utvisande styrelsens anslagsäskanden till nästkommande riksdag i jämförelse med motsvarande äskanden till de närmast föregående årens riksdagar,

T a b l å

utvisande järnvägsstyrelsens äskanden till 1930 års riksdag i jämförelse med styrelsens äskanden till 1927, 1928 och 1929 års riksdagar.

	1927	1928	1929	1930
A. Nya byggnader och anläggningar.				
Bangårdar	1,835,000	2,600,000	2,325,000	1,710,000
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . . .	—	—	—	—
Anläggningar vid huvudverkstäder	60,000	¹⁾ 425,000	90,000	—
Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar	110,000	—	—	—
Husbyggnader	—	²⁾ 1,550,000	—	—
Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. . . .	—	—	500,000	575,000
Telegraf- och telefonledningar samt kabelarbeten .	—	100,000	100,000	100,000
Elektriska belysningsanläggningar	—	—	100,000	100,000
Anläggningar för elektrisk tågdrift	—	—	—	250,000
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	300,000	600,000	600,000	400,000
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindra arbeten	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Summa kronor	3,305,000	6,275,000	5,315,000	4,135,000

I. Bangårdar.

1. Bangårdsombyggnader.

Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. kr. 1,000,000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition har 1923 års riksdag bemyndigat Kungl. Maj:t att under angiven förutsättning å svenska statens vägnar godkänna det mellan delegerade för staten och Stockholms stad den 15 februari 1923 träffade preliminära avtalet rörande Stockholms bangårdssystem, avseende omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

Enligt de av 1923 och 1925 års riksdagar godkända förslagen för anläggningarnas utförande beräknades arbetena komma att draga en kostnad av 16,550,000 kronor, av vilket belopp 5,000,000 kronor voro avsedda att utgå från förnyelsefonden och resten, 11,550,000 kronor, av anslagsmedel.

För anläggningarna hava hittills anvisats följande anslag, nämligen

för budgetåret 1923—1924	2,500,000 kronor
» » 1924—1925	3,500,000 »
» » 1925—1926	1,000,000 »
» » 1926—1927	3,050,000 »
» » 1927—1928	800,000 »
» » 1928—1929	1,400,000 »
» » 1929—1930	1,250,000 »

Summa 13,500,000 kronor.

¹ För påbörjande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken beviljade 1927 års riksdag ett kapitalökningsanslag å 400,000 kronor. I järnvägsstyrelsens förslag hade denna anläggning upptagits bland arbeten att bekostas med förnyelsefondsmedel.

² Detta belopp, avsett för inköp av fastighet i kvarteret Pensionären i Stockholm, hade järnvägsstyrelsen föreslagit att bestridas med pensionsfondsmedel.

Därjämte har Kungl. Maj:t bemyndigat järnvägsstyrelsen att av medel från förnyelsefonden disponera 5,000,000 kronor. Utöver detta belopp har styrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 20 december 1927 angående förslag till stat för förnyelsefonden under år 1928 hemställt, att för täckande av ombyggnadskostnaderna för respektive centralstationen och norra stationen måtte få disponeras ytterligare belopp av respektive 650,000 och 175,000 kronor eller tillsammans 825,000 kronor ur nämnda fond. Detta belopp blev också ställt till styrelsens förfogande genom Kungl. Maj:ts brev till järnvägsstyrelsen den 6 oktober 1928.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1928 angående anslag att äskas av 1929 års riksdag begärde styrelsen därefter under utförlig motivering beträffande de beräknade kostnadsöverskridelserna att för fullbordande av arbetena med omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden för budgetåret 1929—1930 erhålla ett reservationsanslag av 2,250,000 kronor. Sedan emellertid departementschefen sagt sig under hand hava inhämtat, att arbetena skulle kunna bedrivas utan störande avbrott, även om icke hela det sålunda äskade beloppet beviljades för sistnämnda budgetår, anvisades tills vidare endast 1,250,000 kronor, varför det för ifrågavarande arbetens färdigställande skulle erfordras ytterligare ett anslag av 1,000,000 kronor. Någon redogörelse för de slutgiltiga kostnaderna är styrelsen icke i tillfälle att lämna nu, enär arbetena icke beräknas fullt avslutade ännu på några månader.

I anslutning till vad sålunda anförts får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen,

att för fullbordande av arbetena med omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden för budgetåret 1930—1931 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

2. Anordnande av nya stationer och mötesplatser.

För budgetåret 1930—1931 erfordras icke något anslag för anläggningar, som avses under denna rubrik.

3. Spårplaneringar i anslutning till förefintliga

spårssystem kronor 660,000

med följande fördelning

Stockholm norra	300,000 kronor
Hagalund övre	60,000 »
Norrköping	100,000 »
Svartön	200,000 »

Summa 660,000 kronor.

a. Stockholm norra, utvidgning av spårsystemet kronor 300,000.

I den omgestaltning av bangårdsförhållandena i Stockholm, som beslutades av 1923 års riksdag, ingick, som bekant, även sådan ändring och ombyggnad av Norrtulls (numera Stockholms norra) station, att denna skulle kunna övertaga även den fraktgodstrafik, som ombesörjdes av stationen vid Norra Bantorget. Sedan ombyggnaden av Stockholms norra station i slutet av år 1924 färdigställdes, överflyttades vid nämnda tidpunkt fraktgodsrörelsen dit från stationen vid Norra Bantorget, i samband varmed denna senare station nedlades.

I sin skrivelse den 12 december 1921, vari styrelsen framlade det förslag till ombyggnad av Stockholmsbangårdarna, vilket — vad angår Nortull (Stockholm norra) — oförändrat låg till grund för 1923 riksdagsbeslut, framhöll styrelsen, att de då föreslagna anläggningarna vid denna station blott utgjorde första ledet i en större utbyggnadsplan, som styrelsen med hänsyn till emotsedd. framtida trafikökning låtit utarbета, och som, i mån av behov, successivt vore avsedd att bringas till utförande. I anslutning härtill stipulerades också i det den 15 februari 1923 med staden träffade avtalet rörande Stockholms bangårdsfråga, att staden skulle, i den mån så för utvidgning av Norrtulls (Stockholm norra) station erfordrades och senast ett år efter framställning därom, till staten överlämna vissa i avtalet närmare angivna områden.

Den i enlighet med 1923 års riksdagsbeslut utförda första utbyggnaden av Stockholms norra station innebar i fråga om spår för vagnslasttrafiken endast en relativt obetydlig utökning av de förutvarande anläggningarna av detta slag. Det ansågs nämligen lämpligast att avvakta trafikens utveckling, innan man gick till vidtagande av några mera betydande utvidgningar å denna plats. Frilast- och kajspåren utökades sålunda blott med 320 meter, nämligen från en förutvarande sammanlagd längd av 1.950 meter till 2.270 meter.

Vagnslasttrafikens utveckling efter stationens ombyggnad framgår av följande siffror:

År	Antal lastade och lossade vagnslaster
1925	29,818
1926	32,323
1927	32,283
1928	34,386
1925 (första halvåret)	14,323
1929 » »	19,291 (svåra ishinder för sjötrafiken).

Stegringen från år 1925 till år 1928 utgör 15.3 procent och från första halvåret 1925 till första halvåret 1929 34.7 procent.

För avvecklandet av den ökade vagnslasttrafiken, som med stadens kraftiga utveckling väl får antagas komma att än ytterligare stegras, är det nuvarande spårutrymmet för frilastningen otillräckligt, speciellt under perioder av högtrafik, vilka inträffa under vintermånaderna. Under en dylik högtrafikperiod sistlidna vinter hade spårutrymme sålunda behövts för i medeltal 290 vagnar per dag, växlande i antal från 228 till 353, medan vid de nuvarande spåren endast 252 vagnar kunna samtidigt beredas plats. Tidvis kunna alltså icke alla till stationen adresserade vagnslaster ställas till mottagarens disposition vid lossbar plats ankomstdagen, utan måste en del av vagnarna avställas i väntan på plats vid frilastspår. Vilken betydelse en dylik tidsutdräkt har, torde vara uppenbart, då snabbhet i transporterna blivit en viktig faktor i konkurrensen med andra trafikmedel.

Styrelsen anser därför tiden nu inne att skrida till den andra utbyggnad av stationens spårssystem för frilastning, som ingår i ovanberörda utvecklingsplan, och som avser en ökning av frilast- och kajspår med omkring 540 meter, varigenom plats skulle beredas för dagligen ytterligare ett 60-tal vagnar.

Kostnaderna för denna utbyggnad bliva på grund av omfattande terrasseringsarbeten relativt höga och hava sålunda beräknats till 684,000 kronor. Emellertid har med medel, som av Kungl. Maj:t ställts till styrelsens förfogande för utförande av arbeten till lindrande av arbetslösheten bland icke ordinarie personal vid statens järnvägar å en del av området för den föreslagna utbygg-

naden, redan utförts erforderlig bortsprängning av berg för en kostnad av cirka 188.000 kronor. Av riksdagen behöver således för ändamålet nu äskas blott 496.000 kronor. Härav erfordras för nästa budgetår ett belopp av 300.000 kronor.

b. Hagalund övre, utvidgning av spårsystemet kronor 60,000.

Av de personförande tåg, vilka utgå från Stockholm central, utrustas huvudparten, däribland alla de största och viktigaste, vid Hagalund övre station. Då man för denna utrustning, som består i städning, bäddning, gasning, uppvärmning m. m., är beroende utav de i och invid den där befintliga vagnhallen belägna förråden och övriga anordningarna, böra vagnarna under hela den tid, som erfordras för utförande av berörda arbeten, stå uppställda i eller vid hallen. Emellertid har vid helgtrafiken under senare åren spårutrymmet därstädes visat sig otillräckligt för ändamålet. Flera tåg hava sålunda måst uppställas på annan plats inom bangårdsområdet, där förarbete med utrustningen, såsom grovstädning, förvärmning m. m., så långt möjligt varit, måst utföras, varefter tågsätten, allt efter som utrymme kunnat beredas vid hallen, inväxats dit i och för utrustningens slutförande.

Givet är, att en dylik omgång är till stort förfång för driftarbetets rationella utförande. Följden blir sålunda ökat växlingsarbete för alla på ovan angivet sätt behandlade tågsätt, hinder för annan växling respektive minskning av spårutrymmet för reservvagnar, då tågsätt måste uppställas å för dylika ändamål avsedda spår, och slutligen ökad personalstyrka och ökad lokåtgång.

För att nöjaktigt kunna avveckla trafiken under helgtrafikperioder är alltså en ökning av spårutrymmet vid vagnhallen erforderlig. Kostnaderna här för beräknas till 60,000 kronor.

c. Norrköping, utvidgning av nya ranger- och uppställnings-spår å rangerbangården kronor 100,000.

Växlingsarbetet i Norrköping har under de senaste åren blivit allt mer krävande, med avseende på såväl omfattningen som snabbheten vid utförandet. Detta beror dels på en ökning av den lokala trafiken, särskilt å hamnen, dels också på den koncentration av växlingsarbetet till Norrköping, som blivit en följd av styrelsens allmänna strävan att nå snabbast möjliga befordran av godset samt att söka förlägga det mera omfattande växlingsarbetet till vissa större trafikcentra, i föreliggande fall Stockholm, Norrköping och Nässjö.

För fullföljande av denna sedan länge uppgjorda plan har växlingsarbetet å de närbelägna stationerna Mjölby, Linköping och Katrineholm nedbringats och så mycket som möjligt härav efter hand överflyttats till Norrköping. Det är även styrelsens avsikt att, sedan en ökning av spårutrymmet i Norrköping erhållits, ytterligare dit överflytta rangeringsarbete från andra stationer.

Redan med stationens nuvarande funktion är bangårdens spårsystem dock otillräckligt. Själva rangergruppen medger icke samtidig rangerings- och uppställningsmöjlighet för den nuvarande trafiken, utan måste vid växlingsarbetets utförande vagnar i stor omfattning bortväxlas till skilda, avlägset belägna spår, vilket förhållande medför en avsevärd försening och fördyring av växlingsarbetet samt lägger hinder i vägen för en hastig och ekonomisk nybildning av tåg.

För att avhjälpa dessa olägenheter är det nödvändigt att utöka rangergruppen med fem nya spår. Den driftkostnadsbesparing, som därigenom skulle uppstå i nuvarande växlingsarbete å stationen, beräknar styrelsen uppgå till minst 10.000 kronor per år. Därtill komma fördelarna av ökade möjligheter för en

snabb och ekonomisk tågrörelse samt att kunna ordna transporttjänsten på ett för trafikanterna lämpligare sätt.

Kostnaderna för arbetet beräknas till 125,000 kronor, varav emellertid 25,000 kronor böra bestridas av medel från statens järnvägars förnyelsefond såsom avseende ändringar å redan befintliga spåranläggningar. Det erforderliga anslaget av kapitalökningsmedel utgör alltså 100,000 kronor.

d. Svartön, utvidgning av spårsystemet kronor 200,000.

Utfraktningen av malm över Luleå har under de senare åren — fränsett gruvstreckåret 1928 — ständigt ökat. De redan förut väl knappa spårutrymmena å Svartöns övre rangerbangård hava på grund härav efter hand blivit alldeles otillräckliga. Därtill kommer, att de nuvarande spåranordningarna under den ökade trafiken även visat sig vara i behov av vissa förbättringar. Vid utdragning för vägning av de tunga rullagertågen bör sålunda utgångsspåret i möjligaste mån ligga horisontalt, för att icke å elektroloken skada skall uppstå å motorernas strömsamlare. Därjämte har det visat sig olämpligt att såsom för närvarande endast hava *en* förbindelse mellan ranger- och malmlossningsbangårdarna, enär det inträffat, att malmtillförseln spärrats genom urspårning.

På grund härav har det varit förenat med allt större svårigheter att på ett tillfredsställande sätt avveckla den ankommande trafiken, i synnerhet vid de tillfällena, då stagnation i tonnagetillförseln inträffat. Vissa provisoriska åtgärder för trafikarbetets underlättande hava måst tillgripas, men på grund av bristen på uppställningsspår, har det likväl ej kunnat hindras, att växlingsarbetet och därmed också växlingskostnaderna otillbörligen ökats. Vid den ytterligare utvidgning av malmtrafiken, som i anslutning till 1927 års avtal av bolagen anmälts för de närmaste åren, komma givetvis ovan antydda svårigheter och olägenheter att än mera framträda. Det är fördenskull nödvändigt att snarast möjligt vidtaga åtgärder för desammas avhjälpande. Dessa åtgärder skulle bestå i en förändring och utvidgning av spårsystemet å den nuvarande övre rangerbangården, varigenom bland annat skulle beredas plats för ytterligare 150 vagnar, och samtidigt vinnas den fördelen, att uppdelningen av malmen i olika sorter kunde göras mera omsorgsfullt, redan då tågen vid ankomsten särrangeras, och en nu ofta förekommande omrangering med växellok inbesparas.

Kostnaden för arbetena beräknas uppgå till 215,000 kronor, varav emellertid 15,000 kronor såsom avseende förändring å befintliga anläggningar böra bestridas med medel ur förnyelsefonden. Av kapitalökningsmedel skulle sålunda för ändamålet erfordras 200,000 kronor.

I anslutning till vad ovan anförts, får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen,

att för spåranordningar i anslutning till förefintliga spårssystem för budgetåret 1930—1931 anvisa ett reservationsanslag av 660,000 kronor.

4. Bangårdsanordningar i övrigt.

Gångbroar och gångtunnlar kronor 50,000.

Ett av de viktigaste medlen för trafiksäkerhetens betryggande vid stationer med livlig persontrafik är anordnandet av gångbroar eller gångtunnlar, varigenom resande på sin väg från eller till tågen undgå att korsa spåren i plan.

Förutom uppgiften att vara utfarts- och tillfartsvägar till plattformarna å bangården kunna dylika broar och tunnlar därjämte ofta tjäna som förbindelse mellan ett samhälles på ömse sidor om bangården belägna delar. För anläggningar av detta slag har ock sedan många år medel anvisats, de senare åren på styrelsens förslag i form av kollektivanslag.

Där så kan anses motiverat — och detta gäller särskilt anläggning, som enbart avser förbindelse över bangård mellan ett samhälles olika delar — påfordrar styrelsen, att samhället bidrager till kostnaderna för anläggningen, varom då särskild överenskommelse träffas.

Enär genom förskjutning i arbetsplanerna viss behållning kvarstår å tidigare anvisade medel, anses anslagsäskandet för arbeten av nu ifrågavarande slag denna gång kunna begränsas till 50.000 kronor eller samma belopp, som under de senare åren brukat av riksdagen beviljas för ändamålet.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen,

*att för gångbroar och gångtunnlar för budgetåret 1930—1931
anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.*

II. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar,

III. Större broanläggningar samt

IV. Anläggningar vid huvudverkstäder.

Styrelsen har intet äskande att göra under dessa rubriker.

V. Lokomotivstations- och driftverkstadsanläggningar.

Med den behållning av redan förut till styrelsens förfogande ställda kollektivanslag för utförande av anordningar för förbättrad driftsekonomi vid lokomotivstationer, som beräknas förefinnas vid utgången av löpande budgetår, blir något ytterligare anslag för detta ändamål ej erforderligt under budgetåret 1930—1931.

Styrelsen vill i detta sammanhang — utan att något anslag äskas — för Kungl. Maj:t anmäla viss fråga rörande förändring av till denna grupp hörande anläggningar, nämligen

Vislanda, nedläggande av torvpulverfabriken.

I skrivelser den 24 februari 1928 och 6 februari 1929 har järnvägsstyrelsen gjort hemställan om bemyndigande att få definitivt nedlägga driften vid statens järnvägars torvpulverfabrik i Vislanda samt därom, att riksdagens medgivande till försäljning av de till företaget hörande och för ändamålet inköpta fastigheterna måtte utverkas.

Genom remiss den 5 juni 1929 sattes styrelsen i tillfälle att yttra sig över vissa av andra verk och institutioner i ärendet gjorda uttalanden, i vilket yttrande styrelsen efter ingående motivering framhöll, att inlagorna i fråga på intet vis förmått rubba styrelsen i dess tidigare uttalade uppfattning om själva saksfrågan.

Därefter har ärendet varit på remiss hos riksräkenskapsverket, som förklarar sig finna den av järnvägsstyrelsen framförda argumenteringen för torvpulverfabrikens definitiva nedläggande övertygande, och som i överensstämmelse därmed tillstyrker, att järnvägsstyrelsen bemyndigas nedlägga torvpulverfabriken under år 1930.

Riksräkenskapsverket har vidare förklarat sig kunna under för handen varande omständigheter tillstyrka den av järnvägsstyrelsen planerade och i styrelsens förenämnda framställningar omhandlade formen för uppbringande av medel till återbetalning av det för anläggande av torvpulverfabriken m. m. anvisade riksstatsanslaget. Anslaget ifråga, 1,300,000 kronor, skulle efter driftens nedläggande och tillhörande fastigheters försäljning återbetalas till statsverket och därvid 390,000 kronor ställas till riksgäldskontorets förfogande.

Det belopp, som år 1930 genom dessförinnan gjorda avsättningar och genom tillgodogörande av anläggningens realisationsvärde beräknas stå till förfogande för återbetalningen ifråga uppskattas till omkring 600,000 kronor. Den del av statsanslaget, för vilken täckning skulle saknas, utgör sålunda omkring 700,000 kronor, vilket belopp järnvägsstyrelsen, såsom i de förenämnda framställningarna föreslagits, anser böra påföras statens järnvägars stenkolsförlag, vilken åtgärd skulle innebära en däremot svarande höjning av stenkolslagerpriset med omkring 2 kronor per ton, en höjning, som dock, med hänsyn därtill att stenkolslagret i fråga för närvarande är och vid den tidpunkten beräknas vara bokfört till ett jämförelsevis lågt värde, ej skulle höja lagerpriset resp. konsumtionspriset till den gräns, vid vilken nyanskaffning av stenkol kan beräknas komma att äga rum.

Med stöd av de sålunda i ärendet tillkomna inlagorna finner sig järnvägsstyrelsen böra i detta sammanhang, och för den händelse Kungl. Maj:t finner sig kunna lämna styrelsen det i de åberopade framställningarna begärda medgivandet att få definitivt nedlägga driften vid torvpulverfabriken, upprepa sin hemställan om

att riksdagens medgivande till försäljning av de till företaget hörande och för ändamålet inköpta fastigheterna måtte utverkas.

VI. Husbyggnader.

Under denna grupp erfordras intet nytt anslag för budgetåret 1930—1931.

VII. Anordnande av skenfria vägkorsningar

m. m. kronor 575,000.

För anordnande av skenfria vägkorsningar har riksdagen för åren 1917—1919, 1921 och 1922 anvisat tillhoppa 1,150,000 kronor. Genom beslut av 1924 års riksdag har anslaget användning utsträckt att avse även sådana fall, där en vägkorsning i banans plan med fördel kunde ersättas med en omläggning av vägen, och riksdagen har för sådana vägomläggningar ävensom för anordnande av skenfria vägkorsningar för budgetåren 1924—1926 anvisat sammanlagt 800,000 kronor och för budgetåret 1929—1930 500,000 kronor.

I sin anslagsframställning den 29 september 1928 uttalade styrelsen önskvärheten av en forcering av arbetena för plankorsningarnas förändring till skenfria. Styrelsen anförde därvid följande:

»På grund av den allt kraftigare, rent av explosionsartade utvecklingen av automobiltrafiken, som skett under de senaste åren, måste emellertid anses oundgängligen nödvändigt, att arbetet med plankorsningarnas förändring till skenfria forceras. Den hastigt ökande automobiltrafiken har, som bekant, medfört stark ökning av antalet olyckshändelser vid korsningar mellan järnväg och landsväg i plan (vid statens järnvägar: 149 fall år 1926 och 173 fall år 1927). Ej minst

kräves målmedvetna åtgärder på grund av den stora fara även för järnvägstrafiken, som det ideliga påkörandet av motorfordonen innebär. Möjligheten av en forcering i omhandlade syfte bör emellertid ej vara beroende endast av järnvägarna och i detta sammanhang av statens järnvägar utan framför allt av de väghållningskyldiga, vilka ju böra lämna det största bidraget till kostnaderna för sådana anläggningar, varom det här är fråga, emedan behovet av desamma främst föranletts av vägarnas, ej järnvägarnas, trafik, men väghållningsskyldige hava oftast svårigheter att prestera härför erforderliga medel. I detta sammanhang får styrelsen därför framhålla önskvärdheten av att de väghållningskyldiga för ett forcerat friläggande av vägarna från järnvägarna tilldelas erforderliga bidrag av automobilskattemedel, väsentligen rikligare än vad hittills skett. Det måste inför den uppenbara faran av det nuvarande tillståndet ovillkorligen anses, att borttagandet av de farliga plankorsningarna är vida mera viktigt än det mesta av det med användande av automobilskattemedel pågående allmänna vägförbättringsarbetet, varvid väldiga summor förbrukas enbart på vägomläggningar för uträtning av vägkrökar och utjämning av lutningar, varmed mycket väl kunde anstå, till dess att mötena mellan järnvägarnas äldre maskin-drivna fordon med vägarnas yngre gjorts mindre farliga. Enär, som ovan påpekats, friläggandet av de plana landsvägskorsningarna icke påkallats av järnvägstrafiken utan av den väsentligt senare tillkomna och i ständig ökning stadda trafiken på vägarna med autobiler, måste det ju ock anses rättvist, att denna senare, starkt expanderande och ekonomiskt livskraftiga trafik får bära huvudparten av kostnaderna för friläggandet. De i sin utveckling stagnerande och under brydsamma ekonomiska omständigheter arbetande järnvägarna böra ej påläggas några tyngre bördor härför.»

Några åtgärder i den av styrelsen angivna riktningen torde emellertid, såvitt bekant, icke ännu blivit av statsmakterna vidtagna. De enligt styrelsens mening så angelägna arbetena med plankorsningarnas friläggande, vilka ju äro beroende av bidrag från de väghållningsskyldiga, hava ej heller kunnat forceras, utan förtgå dessa arbeten alltjämt i relativt taget mycket sakta tempo. Styrelsen vill därför ånyo framhålla önskvärdheten av att sådana direktiv lämnas av statsmakterna för användandet av automobilskattemedel, att härigenom i första hand påskyndas friläggandet av de farliga korsningarna i banans plan.

På grund av den långsamma takt, vari arbetena med anordnande av de ur allmän samfärdselsynpunkt betingade skenfria vägskorsningarna m. m. nu måste bedrivas, beräknas något nytt anslag för budgetåret 1930—1931 icke bliva erforderligt för dylika arbeten, utan väntas kvarstående behållning av tidigare anvisade medel härför bliva tillräckliga.

Emellertid är styrelsen nödsakad att ändock äska anslag för ett speciellt arbete, tillhörande denna grupp, nämligen för en gatuviadukt över bangårdsområdet i Malmö vid Sjölunda.

Enligt en den 12 februari 1913 träffad, av Kungl. Maj:t den 30 juni 1913 godkänd överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och Malmö stad angående ombyggnad och utvidgning av Malmö statsbanestation m. m. ha statens järnvägar förbundits att utföra och bekosta en gatuviadukt över bangårdsområdet vid Sjölunda snarast möjligt efter det staden gjort framställning därom samt meddelat sig beredd att verkställa det enligt överenskommelsen å staden ankommande arbetet med iordningställande av ramper och tillfartsvägar till viadukten, dock tidigast 15 år efter det överenskommelsen trätt i kraft. Sedan nämnda tid av 15 år numera tilländagått, har Malmö stad, med förmälan att staden vore beredd låta verkställa å staden ankommande arbeten, gjort framställning om att styrelsen måtte gå i författning om viaduktens utförande.

Styrelsen är av den uppfattningen, att värdet av de fördelar, som för staden kommer att vinnas genom den nya viaduktens utförande, för närvarande och för

mycket lång tid framåt måste vara så obetydligt och av så liten storleksordning, att det icke borde kunna motivera det avsevärda kapitalutlägg, som viaduktanläggningen kommer att betinga. Detta har av styrelsen framhållits för staden. Styrelsen vill ock tillåta sig påpeka, att den yttersta anledning till upptagandet av kravet på viaduktens utförande redan vid denna tid icke torde hava varit Malmö stads vid avtalets träffande avsedda behov av densamma utan en framkommande plan att låta densamma ingå som en del av en ny väg mellan Malmö och Arlov till lättande av trafikbelastningen å vägövergången i banans plan strax norr om Arlovs station. I trots av dessa omständigheter finner styrelsen sig dock enligt överenskommelsens bestämmelser vara lagligen skyldig inträda för viaduktens utförande, då påfordran härom från stadens sida nu föreligger.

Kostnaderna för de delar av viaduktanläggningen, som enligt överenskommelsen skola bekostas av statens järnvägar, nämligen själva viadukten med landfästen och pelarstöd samt brobana, beräknas komma att uppgå till 575,000 kronor, och för arbetenas avtalsenliga utförande är hela detta belopp erforderligt under budgetet året 1930—1931.

På grund av vad sålunda anförts får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. för budgetåret 1930—1931 anvisa ett reservationsanslag av 575,000 kronor.

VIII. Telegraf- och telefonledningar samt kabelarbeten. kronor 100,000.

För utförande av telegraf- och sektionstelefonledningar samt kabelarbeten har riksdagen under gångna år anvisat vissa belopp. Sålunda anvisade för detta ändamål

1915 års riksdag	. . . . .	102,900 kronor
1916 » »	. . . . .	180,900 »
1917 » »	. . . . .	638,000 »
1918 » »	. . . . .	640,000 »
1919 » »	. . . . .	885,000 »
1920 » »	. . . . .	396,000 »
1928 » »	. . . . .	100,000 »
1929 » »	. . . . .	100,000 »

Det av 1920 års riksdag beviljade anslaget, 396.000 kronor, har dock jämlikt av 1923 års riksdag lämnat medgivande, såsom då icke omedelbart behövt för sitt ändamål, tagits i anspråk för andra arbeten än de här omhandlade.

De s. k. sektionstelefonledningarnas främsta uppgift är att tjäna som förmedlare av den löpande tåg tjänstens berörande, oftast mycket brådskande meddelanden dels mellan tågledaren och stationerna, dels mellan dessa senare inbördes och dels för tjänsten i övrigt.

På grund av telefonens stora praktiska fördelar har densamma därjämte, så långt de befintliga linjernas kapacitet det medgivit, under årens lopp alltmer tagits i anspråk även för annan korrespondens i driftfrågor, varigenom en snabbar behandling av ärendena ernåtts, samtidigt som den mera tyngande skrift- och telegramväxlingen härigenom kunnat avsevärt inskränkas.

Användningen av telefonen vid statens järnvägar kommer i och med övergången till den nya säkerhetsordning, som fastställts att gälla fr. o. m. den 1 in-

stundande oktober, att än ytterligare utsträckas, i det att även sådana order rörande säkerhetstjänsten, för vilka tidigare användandet av telegraf varit obligatoriskt, från nämnda tidpunkt få utväxlas medelst telefon.

Tillgodosendendet av det ökade behovet av telefonförbindelser har i viss utsträckning kunnat ske genom att för ändamålet aptera sådana telegrafledning, vilka på grund av nedgången i telegrafkorrespondensen kunnat frigöras. Ofta nog kan dock en sådan anordning av tekniska och andra skäl ej vidtagas, utan måste i dylika fall det ökade behovet tillgodoses genom utförandet av nya telefonledningar, kablar och dylikt.

För nästa budgetår beräknar styrelsen sålunda för ifrågavarande ändamål erforderligt ett belopp av 100,000 kronor.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för anläggande av telegraf- och telefonledningar samt utförande av kabelarbeten för budgetåret 1930—1931 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

IX. Elektriska belysningsanläggningar kronor 100,000.

För utförande av elektriska belysningsanläggningar har riksdagen beviljat för åren 1917—1920 och 1922 tillhoppa 1,079,000 kronor, för budgetåren 1924—1927 sammanlagt 700,000 kronor, vilket belopp var avsett för anordnande av en tillförselledning för belysningsändamål utmed järnvägslinjen Stockholm-Göteborg, samt slutligen för budgetåret 1929—1930 100,000 kronor.

För den fortsatta utvecklingen av statens järnvägars belysningsväsende å stationer och andra platser, där elektrisk energi kan erhållas på fördelaktiga villkor, beräknas även för nästa budgetår ett anslag av 100,000 kronor bliva erforderligt.

Styrelsen får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för elektriska belysningsanläggningar för budgetåret 1930—1931 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

X. Anläggningar för elektrisk tågdrift.

Kontaktledningsanläggningar vid vissa stationer kronor 250,000.

På stationer utefter linjen Stockholm—Göteborg har elektrisk växlingstjänst införts i den mån så varit möjligt med hänsyn till omfattningen av elektrifierade spår. Denna växlingstjänst har visat sig ekonomisk och i tekniskt avseende synnerligen fördelaktig.

De vunna resultaten hava lett till att undersökningar utförts beträffande lämpligheten av att elektrifiera ytterligare spårgrupper på en del stationer för möjliggörande av utökning av den elektriska växlingstjänsten. Dessa undersökningar hava visat, att sådan utökning skulle ställa sig fördelaktig i första hand för Stockholms central och Liljeholmens stationer. Kostnaden för härtill erforderliga kontaktledningar utgör kronor 250,000, därav 150,000 kronor för Stockholm central och 100,000 kronor för Liljeholmen.

Enligt järnvägsstyrelsens kalkyler bliva de årliga driftbesparingarna för ifrågavarande växlingstjänst, utöver förräntning av nedlagt kapital med 4.65 procent, omkring 50,000 kronor per år, varförutom den fördelen vinnes, att obehaget av lokomotivröken på Centralstationen och i tunnlarna för infarten till Stockholm i avsevärd grad minskas.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen därför hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för elektrifiering av ytterligare spår å Stockholms central och Liljeholmens stationer för budgetåret 1930—1931 anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor.

XI. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar . . kronor 400,000.

Under denna rubrik beviljade anslagsmedel användas för utveckling av statens järnvägars signal- och säkerhetsanordningar. Riktlinjer för behovet av dylika anordningar uppdrogos av 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten, vilken tillsattes av Kungl. Maj:t i anledning av järnvägsolyckan vid Malmslätt. I enlighet härmed hava växel- och signalsäkerhetsanläggningar utförts företrädesvis vid mindre stationer, som passeras av snabbgående tåg eller där tågmöten ofta förekomma. Vid större eller medelstora stationer utföras säkerhetsanläggningar för underlättande av växelinspektionen, förreglering av tågvägarna och säkerställande av rörelserna å bangården genom att göra desamma beroende av fasta signalinrättningar. Huvudsyftet med växel- och signalsäkerhetsanläggningar är givetvis att därmed ernå en höjning av järnvägens säkerhetsstandard, i det man genom dessa anordningar avser att åstadkomma en mekaniskt verkande kontroll å vissa, för tågens säkra framförande väsentliga åtgöranden, som eljest skulle vara beroende uteslutande av vederbörande personals påpasslighet och samvetsgrannhet. Erfarenheten har visat, att modern järnvägstrafik, med dess krav på hög tåghastighet jämte täta tågförbindelser och precision i tågexpediering, icke är möjlig utan rationellt ordnade signal- och säkerhetsanläggningar. De tekniska hjälpmedlen hava under årens lopp utvecklats och förbättrats. De senare årens strävanden att genom förbättrad teknik öka den mänskliga arbetskapaciteten hava även inom detta område gjort sig gällande. I mån som nyare metoder och hjälpmedel kunnat tagas i anspråk, har det visat sig möjligt att samtidigt med den eftersträfvade ökningen i trafiksäkerhet åstadkomma avsevärda driftbesparingar, ofta medförande full förräntning av det nedlagda anläggningskapitalet.

Alltsedan år 1892 hava för ifrågavarande anläggningar anvisats särskilda anslag om tillhoppa 15,045,000 kronor, vartill kommer 500,000 kronor, som av innevarande års riksdag anvisades för budgetåret 1929—1930.

Uppdelat på 5-årsperioder hava de anvisade anslagsbeloppen utgjort:

1892—1897 (6 år)	298,000 kronor
1898—1902	722,000 »
1903—1907	700,000 »
1908—1912	1,350,000 »
1913—1917	3,500,000 »
1918—1922	7,800,000 »
1923—1928	275,000 »
för budgetåret 1928—1929	400,000 »
» » 1929—1930	500,000 »

Såsom järnvägsstyrelsen i tidigare ingivna förslag till nya byggnader och anläggningar framhållit, möjliggjordes inskränkning av anslagsbeloppen för perioden närmast efter 1922 genom behållningar å förut beviljade anslag, som uppkommit dels genom sänkta material- och arbetspriser i och med kristidsförhållandenas avveckling, dels genom nedgången i trafiken, vilket möjliggjorde inskränkningar i arbetenas omfattning eller uppskov med planerade anordnin-

gar i avvaktan på gynnsammare priser. Järnvägsstyrelsen kunde av denna anledning avstå från äskande av nya medel för budgetåren 1924—1927. Efter denna tidpunkt voro tillgängliga överskottsmedel förbrukade eller disponerade för olika ändamål, vadan styrelsen för fortsatta arbeten begärde för budgetåret 1927—1928 ett anslag av 300,000 kronor, för budgetåret 1928—1929 600,000 kronor och för budgetåret 1929—1930 600,000 kronor, vilka belopp emellertid av Kungl. Maj:t och riksdagen nedsattes till 150,000, 400,000 respektive 500,000 kronor.

Åtskilliga angelägna arbeten återstå ännu för utveckling av anordningarna för trafiksäkerheten i anslutning till Malmslättskommissionens direktiv. Förslag till nya anordningar föreligga också alltjämt och framkomma tid efter annan från linjemyndigheterna i syfte att ernå lättnader och besparingar vid trafikarbetets utförande. För att ernå möjlighet att utföra nya anordningar i den utsträckning, som anses erforderlig för tillgodoseende av trafiksäkerheten och för ernående av förbättrad driftsekonomi, erfordras för nästa budgetår ett anslag av 400,000 kronor.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen,

att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1930—1931 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

XII. Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten kronor 1,000,000.

Under en följd av år hava anslag under förestående rubrik anvisats för bestående av utgifter — i den mån dessa ej äro hänförliga till annan anslagsgrupp, varå kollektivanslag disponeras — dels för sådana arbeten, vilkas utförande påkallats av angelägna, oförutsedda krav, dels för sådana mindre arbeten, vilka var för sig beräknas draga en kostnad, understigande 25,000 kronor.

Ifrågavarande anslag, som tidigare anvisats under rubriken »Diverse arbeten», hava utgjort:

för vart och ett av åren 1910—1915	500,000 kronor	
» år 1916	650,000	»
» » 1917	800,000	»
» » 1918	1,250,000	»
» vart och ett av åren 1919—1922	1,500,000	»
» år 1923 (första halvåret)	500,000	»
» vart och ett av budgetåren 1926—1927 och 1927—1928	800,000	»
» budgetåret 1928—1929	900,000	»
» » 1929—1930	1,000,000	»

Såsom styrelsen tidigare framhållit, är det av stor vikt, att erforderliga medel finnas tillgängliga för utförande av den mängd av mindre arbeten och anordningar av skilda slag, som för trafikens rationella avveckling alltid påfordras vid ett så stort företag som statens järnvägar, eller som där med teknikens utveckling ur driftsekonomisk synpunkt eljest äro motiverade och önskvärda.

För nästa budgetår beräknar styrelsen erforderligt ett lika stort belopp, som det för budgetåret 1929—1930 beviljade eller 1,000,000 kronor.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen,

att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1930—1931 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

B. NYA STATSBA NEBYGGNADER.

I. Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare

kronor 2,000,000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1916 års riksdag beslutat anläggandet av inlandsbanedelen mellan Volgsjön och Gällivare. Kostnaden för anläggningen i dess av 1917 års riksdag beslutade sträckning över Kasker beräknades med tillämpning av år 1914 före kristidens inträdande gällande priser till 30,150,000 kronor. Dessa förkrigspriser hava givetvis ej kunnat hållas vid banbyggnadens utförande, och för anläggningarna hava hittills anvisats följande anslag, nämligen

för år 1917	. . . . .	3,500,000	kronor
» » 1918	. . . . .	6,000,000	»
» » 1919	. . . . .	3,900,000	»
» » 1920	. . . . .	1,900,000	»
» » 1921	. . . . .	4,200,000	»
» » 1922	. . . . .	4,000,000	»
» » 1923 (första halvåret)	. . . . .	1,500,000	»
» budgetåret 1923—1924	. . . . .	1,700,000	»
» » 1924—1925	. . . . .	1,200,000	»
» » 1925—1926	. . . . .	2,500,000	»
» » 1926—1927	. . . . .	2,850,000	»
» » 1927—1928	. . . . .	1,600,000	»
» » 1928—1929	. . . . .	1,200,000	»
» » 1929—1930	. . . . .	2,000,000	»

Summa 38,050,000 kronor.

Härutöver har på framställning av styrelsen Kungl. Maj:t genom brev den 2 december 1921 anvisat att utgå dels 200,000 kronor ur det av 1921 års riksdag på tilläggsstat beviljade reservationsanslaget å 9,000,000 kronor för arbetslöshetens bekämpande genom utförande av arbeten vid kommunikationsverken, dels 150,000 kronor att utgå av det av samma riksdag på tilläggsstat för år 1921 beviljade anslaget på 34,500,000 kronor för bekämpande av arbetslösheten och lindrande av nöd. Av nyssnämnda belopp. 150,000 kronor, har dock Kungl. Maj:t sedermera genom brev den 2 maj 1924 och den 21 maj 1926 bestämt, att sammanlagt 50,000 kronor skulle överflyttas till andra byggnadsföretag.

För ifrågavarande anläggning hava således hittills disponerats sammanlagt 38,350,000 kronor.

1927 års riksdag beslöt, att arbetena å inlandsbanans södra distrikt skulle omedelbart fortsättas från Blattnicksele till Sorsele, men att arbetena å inlandsbanans norra distrikt, när järnvägen färdigstälts till Jokkmokk, skulle tills vidare nedläggas.

Sedan beslöt 1928 års riksdag, att det en gång fattade beslutet om inlandsbanans byggande skulle fullföljas om ock, på grund av tidsförhållandena pla-

nens genomförande måste utsträckas över en betydligt längre tidrymd än som ursprungligen tänkts. Någon ändring i beslutet av år 1927 om arbetenas nedläggande tillsvidare å inlandsbanans norra distrikt gjordes icke.

I anslutning härtill var det ock som järnvägsstyrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1928 angående behovet av anslag att äskas av 1929 års riksdag ifrågasatte ett anslag av 2,500,000 kronor för arbetenas fortsatta bedrivande å inlandsbanan, närmast då avseende sträckan Arvidsjaur—Sorsele och sträckan söderifrån till Sorsele. Som ovan nämnts beviljade riksdagen härför ett anslag av 2,000,000 kronor.

Till förenämnda skrивelsen av den 29 september 1928 hade järnvägsstyrelsen fogat en tablå, utvisande storleken av de anslag under en följd av år framåt, som ansågos behövliga under viss förutsättning. Enligt denna tablå skulle inlandsbanan söderifrån räknat och fram till Arvidsjaur bliva fullbordad under budgetåret 1934—1935 samt utöver de belopp, som beviljats till och med budgetåret 1928—1929 krävas ytterligare anslag av 10,000,000 kronor. Härav har såsom förut nämnts 1929 års riksdag anvisat 2,000,000 kronor för budgetåret 1929—1930 och järnvägsstyrelsen anser, att samma belopp eller 2,000,000 kronor bör anvisas för arbetenas bedrivande under budgetåret 1930—1931.

Den förutsättning varunder tablåen var upprättad angavs emellertid vara, att beslut om byggandet av en statsbana Övertorneå—Pajala bleve fattat. I så fall borde enligt styrelsens i tablåen gjorda uttalande något anslag för igångsättande av arbetena å inlandsbanedelen från Arvidsjaur norrut och från Jokkmokk söderut icke äskas förrän för budgetåret 1933—1934 resp. 1935—1936. I händelse Pajalabanan icke komme att beslutas till byggande, borde sistnämnda anslaget för inlandsbanan från Arvidsjaur norrut och Jokkmokk söderut däremot appliceras med början 1930—1931 resp. 1932—1933.

Sedan motionen om Pajalabanans byggande av 1929 års riksdag avslagits, har styrelsen uppgjort ny tablå (närsloten som bilaga) över den anslagsfördelning styrelsen finner lämplig för byggandet av de i princip beslutade banorna i Norrland intill dessas beräknade färdigställande under budgetåret 1939—1940, allt under förutsättning, att statsmakterna önska vidhålla beslutet om inlandsbanans byggande även mellan Arvidsjaur och Jokkmokk. Då emellertid all möjlig hänsyn till skattebudgeten givetvis bör tagas, anser styrelsen, att med slutlig prövning av frågan, om detta beslut skall vidhållas, bör kunna anstå till dess anslag för statsbanan Hällnäs—Stensele ej längre äro erforderliga. För ett eventuellt igångsättande av arbetena jämväl från Arvidsjaur och norrut skulle därför ej erfordras något anslag förrän till budgetåret 1931—1932.

Styrelsen får därför med stöd av vad ovan anförts hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1930—1931 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

II. Statsbanan Hällnäs—Stensele. kronor 1,500,000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning har 1917 års riksdag beslutat anläggandet av statsbanan Hällnäs—Stensele för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriserna beräknad anläggningskostnad av 11,150,000 kronor.

För bananläggningen hava beviljats följande anslag, nämligen:

för år 1919	375,000	kronor
» » 1920	700,000	»
» » 1921	2,000,000	»
» » 1922	2,000,000	»
» » 1923 (första halvåret)	1,000,000	»
» budgetåret 1923—1924	1,700,000	»
» » 1924—1925	1,100,000	»
» » 1925—1926	1,500,000	»
» » 1926—1927	1,500,000	»
» » 1927—1928	1,500,000	»
» » 1928—1929	2,000,000	»
» » 1929—1930	2,000,000	»

Summa 17,375,000 kronor.

Förutom nämnda anslag har Kungl. Maj:t för utförande av arbeten å ifrågasvarande statsbana på hemställen av styrelsen genom beslut den 26 augusti 1921 ställt ett belopp av 1,000,000 kronor till styrelsens förfogande ur det av 1921 års riksdag beviljade anslaget å 9,000,000 kronor för arbetslöshetens bekämpande genom utförande av arbeten vid kommunikationsverken.

För denna bananläggning har sålunda anvisats ett belopp av sammanlagt 18.375,000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 september 1928 angående behovet av anslag att äskas av 1929 års riksdag meddelade styrelsen, att det för banbyggnadens färdigställande då erforderliga anslaget utgjorde 3,500,000 kronor och att därav 2,000,000 kronor ansåges böra anvisas för budgetåret 1929—1930 och resterande 1,500,000 kronor för budgetåret 1930—1931, under vilket sistnämnda år banan beräknades vara fullbordad.

I anslutning härtill och sedan 1929 års riksdag beviljat det äskade anslaget 2,000,000 kronor får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fullbordande av arbetena å statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1930—1931 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

C. AUTOMOBILLINJER.

Övertorneå—Pajala kronor 300,000.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 1 har 1929 års riksdag för anordnande av automobillinje mellan Övertorneå och Pajala beviljat ett reservationsanslag av 300,000 kronor, att utgå av andra statsinkomster än lånemedel. Det erforderliga totala kapitalbeloppet för ifrågasvarande anläggning har styrelsen i sin skrivelse den 13 januari 1928 uppgivit till i runt tal 600,000 kronor. För ändamålet skulle alltså återstå att äska ett belopp av 300,000 kronor, som i statsverkspropositionen förutsatts skola utgå under budgetåret 1930—1931.

Vid ärendets behandling i statsutskottet anförde utskottet bland annat följande:

»Om än utskottet av sålunda angivna skäl funnit det nu framlagda förslaget vara av beskaffenhet att böra godtagas, har utskottet dock ej kunnat undgå att uppmärksamma de betydande oppoffringar för staten även en sådan lösning av ortens kommunikationsfråga skulle innebära. Ensamt för inköp av rullande materiel har räknats med en engångskostnad av cirka 350,000 kronor. Ut-

skottet vill för sin del ifrågasätta, huruvida ej åtminstone till en början och i avvaktan på vidare erfarenheter om trafikens storlek vagnparken skulle kunna tilltagas något mindre än järnvägsstyrelsen i sina kalkyler utgått ifrån; detta gäller särskilt de planerade inköpen av lastautomobiler. Överhuvud lär framstå som angeläget att vid den nya automobilinjens organisation iakttagas de begränsningar, som äro förenliga med dess egenskap av en permanent trafikled, avsedd för befordran av såväl resande som gods.»

Såvitt av hittills gjorda undersökningar framgått, torde emellertid några nämnvärda inskränkningar i den förut planerade vagnparkens storlek ej kunna göras, utan synes blott vissa mindre jämkningar däri lämpligen böra vidtagas. På sakens nuvarande ståndpunkt och innan anbud å den rullande materielen föreligger samt detaljerad plan för de fasta anläggningarna hunnit utarbetas och fastställas, synes man i allt fall ej kunna räkna med någon som helst minskning i de förut av styrelsen uppgivna totalkostnaderna. Det skall dock givetvis vara styrelsen angeläget tillse, att denna trafikled icke utföres eller organiseras dyrbarare än förhållandena kräva. Av 1930 års riksdag torde därför böra äskas resterande 300,000 kronor, som också böra utgå av andra medel än lånemedel.

Styrelsen får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för fullbordande av automobilinje mellan Övertorneå och Pajala för budgetåret 1930—1931, anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

Vidkommande de under grupperna B och C äskade anslagen får styrelsen hemställa, att desamma måtte — i likhet med vad som varit fallet under de senaste åren — utgå av skattemedel.

D. MARKFÖRVÄRV kronor 400,000.

Under denna rubrik anvisade medel användas såsom dispositionsfond för inköp av mark vid järnvägsstationer och andra platser, där behov av utbyggnad av statens järnvägars anläggningar gjort sig gällande eller kan förutses. Styrelsen har tidigare framhållit vikten av att tillräckliga medel stå till styrelsens förfogande för ifrågavarande ändamål, då erfarenheten visat, att ett snabbt ingripande ofta är nödvändigt för avvärjande av spekulation i för statens järnvägar behövliga markområden med ty åtföljande prisstegringar.

Dessa synpunkter hava också av statsmakterna beaktats, i det för ändamålet anvisats erforderliga belopp. Sålunda beviljades senast för budgetåret 1926—1927 300,000 kronor. För de trenne senaste budgetåren har styrelsen icke behövt äska några medel under denna rubrik, enär behållningarna av tidigare anvisade anslag, förstärkta med inkomster för försålda markområden, varit tillräckliga för bestridande av då väntade utgifter för nya markförvärv.

Emellertid hava fondens tillgångar numera så nedgått, att behov av nytt anslag föreligger.

Av för närvarande aktuella markförvärv märkes inköp av vissa Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag tillhöriga markområden i Stockholm, vilka upptagas av och äro oundgängligen nödvändiga för statens järnvägars bangårdsanläggningar.

Frågan om förvärv av dessa områden, vilken uppkommit i samband med förda underhandlingar rörande bolagets deltagande i kostnaderna för de enligt beslut av 1914 års senare riksdag och 1923 års riksdag utförda bangårds-

ombyggnaderna därstädes, här, såsom förut i denna skrivelse meddelats, avancerat så långt, att — på Kungl. Maj:ts godkännande beroende, med särskild skrivelse överlämnad — överenskommelse den 5/11 juli 1929, träffats med bolaget om områdenas överlåtande på statens järnvägar, mot vederlag genom kvittning av statens järnvägars vid förda förhandlingar fastställda fordran på bidrag till nyssberörda bangårdsombyggnader. Områdena hava saluvärderats till 2,455,000 kronor, och det bidrag, som bolaget annars skulle hava utgivit för bangårdsombyggnaderna, uppgår till 845,453 kronor. För ernående av riktig bokföring och redovisning bör detta senare belopp debiteras markförvärvsfonden och krediteras resp. anslagskonto för de utförda bangårdsombyggnaderna, för vilka slutredovisning i vanlig ordning sedermera skall lämnas.

För gäldande av här ovan omhandlade ävensom andra ifrågakommande markförvärv erfordras, såsom nämnts, under nästa budgetår en förstärkning av markförvärvsanslaget, vilken förstärkning dock med hänsyn till förefintliga behållningar och väntade inkomster för försålda markområden kan begränsas till 400,000 kronor.

I anslutning till vad ovan anförts får styrelsen hemställa, att under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande av den med Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag träffade överenskommelsen, Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen,

att för markförvärv för budgetåret 1930—1931 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

E. RULLANDE MATERIEL.

Jämlikt den år 1927 mellan Svenska Staten och Luossavaara—Kiirunavaara A. B. (L. K. A. B.) m. fl. bolag träffade överenskommelsen äger L. K. A. B. att per år å statens järnvägar frakta högst 9 milj. ton järnmalm, och väntas enligt anmälan från bolaget denna maximikvantitet komma att uppnås år 1931.

Maximitransportförmågan hos den uppsättning rullande materiel, som, med inberäkning av 280 st. år 1928 nybeställda och senast under år 1930 levererade malmvagnar (S. j. 130 st. och Norska Statsbanorna 150 st.), står till förfogande för ändamålet, uppgår emellertid icke till mera än omkring 8.8 milj. ton, varav för L. K. A. B. 8.4 milj. ton. Det är därför nödvändigt, att med det snaraste vidtagna åtgärder i och för ökning av malmbanans kapacitet, så att förenämnda höjning av L. K. A. B:s transportmängd må kunna vederbörligen mötas.

Vid de undersökningar järnvägsstyrelsen verkställt i ärendet har styrelsen utgått ifrån, att Kungl. Maj:t skall finna skäl bifalla de framställningar beträffande malmbanans materiel, som styrelsen har för avsikt att för de närmaste fyra åren göra i förslagen till förnyelsefundsstat, nämligen i vad gäller rätt att få disponera det belopp (ung. 1 milj. kronor per år), som erfordras i och för inmontering av rullager på malmvagnsparken i dess helhet, genom vilken åtgärd, såsom styrelsen kommer att mera ingående behandla i förberört sammanhang, bland annat skulle vinnas ökad transportkapacitet hos de i den rullande materielen ingående enheterna, synnerligast vad gäller elektroloken.

Undersökningen har, med nämnda förutsättning, givit till resultat, att antalet lok icke behöver ökas, men väl att malmvagnsparken kräver en utökning av 300 st. vagnar, varvid beräknats, att ytterligare ett antal av 50 st. äldre mindre lastdryga malmvagnar tänkts avdelade för de malmtransporter å linjen Boliden—Rönnskär, vilka styrelsen enligt ingånget trafikeringsavtal av den 19

mars 1928 har att utföra. Jämlikt överenskommelsen med Norska Statsbanorna faller det på järnvägsstyrelsens lott att av dessa 300 st. vagnar anskaffa c:a 240 st. Då som anförts 50 st. av dessa äro avsedda att ersätta äldre, för sitt ursprungliga ändamål mindre tjänliga malmvagnar, kommer styrelsen att i sin framställning angående disposition av förnyelsefondsmedel för år 1930 upptaga för motsvarande återanskaffning av malmvagnar behövt kapitalbelopp, omkring 400,000 kronor. Återstående 190 st. vagnar skulle däremot utgöra en ren utökning av malmvagnsparken och transportkapaciteten och sålunda böra gäldas med anslagsmedel. Anskaffningskostnaden för sistnämnda antal vagnar torde uppgå till omkring 1,500,000 kronor.

Övrig under budgetåret 1930—1931 behövt anskaffning av rullande materiel anser styrelsen vara av natur att böra gäldas med för ändamålet avsatta förnyelsefondsmedel, och skall styrelsen därför återkomma med sina förslag och äskanden härvidlag, då styrelsen enligt föreskrift har att göra framställning om disponerandet av medel ur förnyelsefonden under år 1930.

Styrelsen får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen

att till ny rullande materiel för ombesörjande av malmtransporterna å malmbanan anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

F. NYA INVENTARIER.

Inventarieanskaffningen under budgetåret 1930—1931 beräknar styrelsen kunna gäldas av förnyelsefondsmedel, varför styrelsen icke har något äskande att göra under denna rubrik.

G. FÖRLAG.

Liksom för de föregående åren allt från år 1921 erfordras icke heller för budgetåret 1930—1931 något anslag för ökat förlag.

I behandlingen av detta ärende hava förutom undertecknade deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth, järnvägsfullmäktigesuppleanten Falkman, överingenjören Fogelmark, verkstadsdirektören Sabelström samt byråcheferna Öfverholm, Olofsson, Englund, Svensson, Tydén och Pantzerhielm.

Beredning av ärendena under grupperna A I 2—4, II, III, IV, VI, VII, XI och XII samt D har verkställts av byråchefen Tydén,

under grupperna A I 1 samt B av överingenjören Fogelmark,

under grupperna A VIII, IX och X av byråchefen Öfverholm,

under grupperna A V, E och F av byråchefen Svensson samt

under grupp C av byråchefen Englund.

I särskilt uttalande till protokollet har byråchefen Pantzerhielm anført avvikande mening beträffande plan för byggandet av nya statsbanor i Norrland.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

Erik Malmkvist

tjf.

Stockholm den 17 september 1929.

**Utdrag ur kungl. järnvägsstyrelsens protokoll
den 17 september 1929.**

§ 1.

Föredrogs förslag till underdånig framställning angående behovet av anslag att för budgetåret 1930—1931 äskas av 1930 års riksdag för nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar, och beslöts i anledning härav skrivelse av innehåll, registraturet för denna dag angiver.

I visst hänseende skiljaktig mening anmäldes av byråchefen Pantzerhielm, som därvid gjorde följande uttalande:

»1928 års riksdag beslöt inlandsbanans färdigbyggande. Någon ändring i detta beslut bör icke ifrågasättas, enär inlandsbanans snabba fullbordande ur militär transportsynpunkt måste anses vara av den allra största betydelse. På grund härav anser jag, att styrelsen hade bort vidhålla sitt uttalande i framställning till Kungl. Maj:t den 29 september 1928 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m., bilaga 3, att — i händelse Pajalabanan icke komme att beslutas — anslagen för inlandsbanan från Arvidsjaur norrut och Jokkmokk söderut borde appliceras med början för budgetåren 1930—1931 respektive 1932—1933.»

Vid protokollet:

A. Thorsell.

T a b l å

utvisande dels av riksdagen för budgetåret 1929—1930 anvisade anslag till byggandet av nya statsbanor i Norrland, dels för detta ändamål förslagsvis erforderliga anslag under ett antal följande budgetår.

	För budgetåret 1929—1930 beviljade anslag kronor	Erforderliga anslag för budgetåret										Summa erforderligt anslag	
		1930—1931	1931—1932	1932—1933	1933—1934	1934—1935	1935—1936	1936—1937	1937—1938	1938—1939	1939—1940		
Hällnäs—Stensele	2,000,000	1,500,000											1,500,000
Inlandsbanan till Arvidsjaur	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	1,500,000	500,000							8,000,000
från Arvidsjaur norrut . . .			1,000,000	1,000,000	1,500,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	1,500,000	1,500,000			19,100,000
» Jokkmokk söderut . . .						500,000	1,000,000	1,000,000	1,500,000	1,500,000	1,100,000		
Summa kronor	4,000,000	3,500,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	1,100,000		28,600,000
Bangårdsombyggnader m. m. i Stockholm	1,250,000	1,000,000											
Göteborg	575,000												
Summa	5,825,000	4,500,000											

Stockholm 1929. Kgl. Boktr. P. A. Norstedt & Söner 292657