

## TILL KONUNGEN.

Jämlikt gällande instruktion får järnvägsstyrelsen härmed avgiva förslag till de nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar, för vilka anslag anses böra äskas av 1952 års riksdag.

1—1757 51

Järnvägsstyrelsen angående investeringsanslag till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar för budgetåren 1951/52 och 1952/53.

Styrelsen vill härvid till en början lämna en redogörelse för utfallet av *investeringsverksamheten under budgetåret 1950/51*, d. v. s. för tillgången och förbrukningen av investeringsmedel under nämnda tidsperiod (i miljoner kronor).

	Tillgängliga medel		Utgifter	Behållning vid budgetårets utgång
	Anslagsbehållning från föregående budgetår	Anvisat för budgetåret 1950/51		
Bangårdar .....	0·9	5·0	2·9	3·0
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	—	12·0	12·0	—
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .....	1·1	8·0	9·1	—
Broar m. m. ....	3·0	1·0	2·9	1·1
Husbyggnader .....	4·6	7·0	8·8	2·8
Signalsäkerhetsanläggningar .....	—	4·1	4·1	—
Vägskyddsanläggningar .....	—	1·5	1·2	0·3
Telefonanläggningar .....	1·9	5·2	4·6	2·5
Elektriska belysningsanläggningar .....	—	0·6	0·6	—
Anläggning för elektrisk tågdrift .....	4·4	7·5	8·0	3·9
Fortsatt elektrifiering .....	6·8	—	6·8	—
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar .....	0·5	2·5	0·6	2·4
Anläggningar vid huvudverkstäder .....	0·9	0·5	0·4	1·0
Färjelägen .....	—	0·4	0·3	0·1
Försvarsberedskap vid statens järnvägar .....	1·1	2·9	1·3	<sup>1)</sup> 2·7
Anskaffning av:				
lok och lokomotorer .....	7·8	11·5	19·2	0·1
motorvagnar och rälsbussar .....	6·0	4·7	10·1	0·6
person-, resgods- och postvagnar .....	1·7	12·0	12·8	0·9
godsvagnar .....	2·7	17·1	11·6	8·2
Ombyggnad av rullande materiel .....	3·8	4·2	8·0	—
»      » sjöfartsmateriel .....	0·5	—	—	0·5
Garagebyggnader m. m. ....	0·8	1·4	0·4	1·8
Anskaffning av bilmateriel .....	—	9·0	9·0	—
Förvärv av billinjer .....	1·1	2·0	3·1	—
Inventarier m. m. ....	0·1	8·0	4·4	3·7
Statens järnvägars dispositionsanslag .....	0·2	14·0	14·2	—
Summa	<b>49·9</b>	<b>142·1</b>	<b>156·4</b>	<b><sup>1)</sup> 35·6</b>

<sup>1)</sup> Härav 0·7 milj. kronor överfört från statens järnvägar till fortifikationsförvaltningens fond (Kungl. brev 17 augusti 1951).

Såsom framgår av förestående sammanställning ha investeringsutgifterna — i vilka i detta sammanhang icke inräknats utgifterna för förvärv av enskilda järnvägar — under ifrågakvarande budgetår i allt uppgått till cirka 156,4 miljoner kronor. Investeringsanslagen ha sålunda belastats med 6,4 miljoner kronor mer än vad Kungl. Maj:t i brev av den 31 mars 1950 fastställt som investeringsram, d. v. s. högsta sammanlagda belopp för investeringsverksamheten under nämnda tidsperiod. Anledningen till att utgifterna icke kunnat hållas inom den sålunda bestämda ramen utan överskridits med 4,3 procent är främst den under budgetåret inträffade, vid fastställandet av anslagen och investeringsramen, ej förutsedda löne- och prisstegringen. Med

hänsyn härtill torde den för det gångna budgetåret konstaterade sammanlagda medelsbelastningen av investeringsanslagen, vilken kunnat exakt fastställas först sedan redovisningen för juni och därmed för hela budgetåret hunnit färdigställas i slutet av juli, i och för sig icke kunna anses anmärkningsvärd. Under hänvisning till vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t låter bero vid den nu gjorda anmälan.

Utfallet av *investeringsverksamheten under budgetåret 1951/52* kan givetvis ännu icke närmare bedömas. Om ifrågakvarande verksamhet i stort sett bedrivs i den omfattning, som i samband med upprättandet för ett år sedan av statens järnvägars petita för det nu löpande budgetåret planerades, och med de medel, som 1951 års riksdag anvisat för ändamålet, skulle ställningen vid budgetårets utgång emellertid komma att te sig som framgår av efterföljande sammanställning (i miljoner kronor).

	Tillgängliga medel		Beräknade utgifter	Beräknad behållning (+) eller brist (—) vid budgetårets utgång
	Anslagsbehållning från föregående budgetår	Anvisat för budgetåret 1951/52		
Bangårdar .....	3·0	2·1	6·5	— 1·4
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	—	12·0	17·2	— 5·2
Industrispåret Örnköldsvik—Gullänget .....	—	1·0	0·8	+ 0·2
Ombyggnad av smalspår till normalspår.....	—	2·0	1·2	+ 0·8
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .....	—	10·0	13·1	— 3·1
Broar m. m. ....	1·1	1·0	5·7	— 3·6
Husbyggnader .....	2·8	1·0	7·2	— 3·4
Signalsäkerhetsanläggningar .....	—	4·5	5·4	1) — 0·9
Vägskyddsanläggningar .....	0·3	1·6	1·7	+ 0·2
Telefonanläggningar .....	2·5	2·9	5·4	—
Elektriska belysningsanläggningar.....	—	0·5	0·9	— 0·4
Anläggningar för elektrisk tågdrift .....	3·9	2·7	8·8	1) — 2·2
Fortsatt elektrifiering .....	—	10·0	13·0	— 3·0
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar	2·4	1·2	2·3	+ 1·3
Anläggningar vid huvudverkstäder.....	1·0	0·3	1·2	+ 0·1
»    » förrådsavdelningen .....	—	0·2	0·2	—
Färjelägen .....	0·1	0·1	0·2	—
Upprustning av malmbanan.....	—	2·0	1·4	+ 0·6
Försvarsberedskap vid statens järnvägar....	2·0	2·5	4·5	—
Anskaffning av:				
lok och lokomotorer .....	0·1	19·8	24·2	— 4·3
motorvagnar och rälsbussar.....	0·6	8·9	9·5	—
person-, resgods- och postvagnar.....	0·9	15·5	15·5	+ 0·9
godsvagnar .....	8·2	15·2	25·6	— 2·2
Ombyggnad av rullande materiel .....	—	4·9	4·9	—
»    » sjöfartsmateriel .....	0·5	0·9	1·4	—
Garagebyggnader m. m.....	1·8	0·2	2·0	—
Anskaffning av bilmateriel .....	—	9·8	9·8	—
Förvärv av billinjer.....	—	2·0	2·0	—
Inventarier m. m.....	3·7	5·4	8·8	+ 0·3
Statens järnvägars dispositionsanslag .....	—	14·0	17·0	— 3·0
Summa	<b>34·9</b>	<b>154·2</b>	<b>217·4</b>	<b>— 32·7</b>
				<b>+ 4·4</b>
				<b>— 28·3</b>

1) Härav motväges 0·3 milj. kronor av beräknad behållning å anslaget för upprustning av malmbanan.

Enligt vad som framgår av denna sammanställning uppgår summan av för budgetåret disponibla investeringsmedel till 189,1 miljoner kronor, under det att investeringsutgifterna, för såvitt det i samband med petitan för nu löpande budgetår upprättade arbets- och anskaffningsprogrammet, vilket till väsentliga delar är kontraktbundet, genomföres i ungefär oförändrad omfattning, beräknas komma att belöpa sig till 217,4 miljoner kronor. Att behov föreligger av att utan inskränkning disponera tillgängliga investeringsmedel, torde under sådana förhållanden vara uppenbart.

Även om styrelsen medgives rätt att till fullo disponera nu tillgängliga investeringsmedel, äro dessa emellertid på grund av de sedan föregående år inträdda pris- och lönestegringarna icke tillräckliga för att finansiera investeringsverksamheten i den omfattning, som var avsedd att möjliggöras med de av 1951 års riksdag anvisade anslagen. Å andra sidan måste investeringsverksamheten givetvis i princip anpassas till den av statsmakterna på förhand bestämda anslagsramen. I detta läge kan nödig balans mellan tillgången och behovet av investeringsmedel uppenbarligen vinnas endast på något av följande sätt nämligen antingen genom att investeringsverksamheten volymmässigt inskränkes eller ock genom anvisande av tilläggsanslag, motsvarande pris- och lönestegringarna.

Att åstadkomma jämvikt enligt det förstnämnda alternativet torde emellertid i realiteten vara otänkbart. Såsom järnvägsstyrelsen vid upprepade tillfällen och senast i sina petita för det nu löpande budgetåret framhållit har investeringsverksamheten nämligen sedan flera år tillbaka måst inskränkas mycket kännbart till följd av dels industriens bristande leveransförmåga, dels den starkt beskurna medelstildelningen och den synnerligen restriktiva byggnadstillståndsgivningen. På grund av dessa samverkande omständigheter föreligger för närvarande ett mycket betydande uppdämt investeringsbehov. Att så är förhållandet och att investeringsverksamheten under de senare åren icke kunnat på långt när bedrivas i en mot ökningen av statens järnvägars bannät och trafik svarande takt framgår tydligt av de uppgifter, som styrelsen anfört i sin skrivelse den 23 september 1950 angående behovet av investeringsmedel för det nu löpande budgetåret. Följande uppgifter torde vara ägnade att ytterligare belysa detta förhållande.

Budgetår	Investerings- utgiftet	Driftsutgifter (inkl. avskrivning)	Investerings- utgifter i förhållande till driftsutgifter
	Miljoner kronor		procent
1935/36	51·5	166·4	30·9
1936/37	44·3	175·1	25·3
1937/38	42·3	202·5	20·9
1938/39	43·3	204·8	21·1
1948/49	123·3	739·1	16·7
1949/50	125·8	766·9	16·4
1950/51	156·8	871·2	18·0

Såsom framgår av denna sammanställning ha såväl investeringsutgifterna — i vilka som redan framhållits i detta sammanhang icke inräknats de till förvärv av enskilda järnvägar anvisade anslagen utan endast medelsförbrukningen för anläggningar och materiel — som driftsutgifterna stigit högst avsevärt sedan åren närmast före världskriget. Detta beror givetvis på det under ifrågavarande tidsperiod fortgående och nu i det närmaste slutförda förstatligandet av landets enskilda järnvägar ävensom på den samtidigt gradvis inträdda försämringen av penningvärdet. Varken det ena eller andra av dessa förhållanden borde emellertid i och för sig rimligen ha föranlett en nämnvärt ändrad relation mellan investeringens och driftens omslutningstal och i varje fall icke, såsom nu visar sig vara fallet, en stark nedgång av investeringsutgifterna i jämförelse med utgifterna för driften. Redan de ovan och tidigare anförda uppgifterna bekräfta det allmänna intrycket, att investeringarna under en följd av år måst inskränkas synnerligen starkt. Denna nödtvungna begränsning av statens järnvägars investeringar har i fråga om såväl bana som rullande materiel medfört, att trafikapparaten i dag varken kvantitativt eller kvalitativt är i det skick, som svarar mot trafikomfattningen och kraven på täta, snabba, punktliga och säkra förbindelser. Statens järnvägar ha mot bakgrunden härav för närvarande bl. a. för liten dubbelspårslängd, för stort antal trånga bangårdar, för få elektrolok och rälsbussar, för många omoderna personvagnar, för få och omoderna godsvagnar, otillräcklig elektrifiering, på många ställen orationella signal- och säkerhetsanläggningar samt, med hänsyn till dagens krav, för många omoderna och otrivsamma arbets- och personallokaler. Dessa svagheter av teknisk, driftteknisk och ekonomisk natur samt i fråga om personalförhållandena äro särskilt kännbara i dagens läge. Även med beaktande av den tilltagande motoriseringen och vägväsendets investeringskrav kan det ej vara förenligt med en sund allmän transportpolitik att ej — så snart detta överhuvud taget är möjligt — rusta upp järnvägarna till den ekonomiskt motiverade standard, som bör vara naturlig och riktig med de transportgeografiska och andra förutsättningar, som råda i vårt land.

Med hänsyn till ovan berörda förhållanden kan investeringsvolymen icke utan synnerligen allvarliga olägenheter ytterligare beskäras. Detta skulle emellertid bliva nödvändigt för att volymmässigt anpassa investeringsverksamheten till den ram, som betingas av de av 1951 års riksdag anvisade anslagen.

Under hänvisning till vad sålunda anförts och i syfte att kunna upprätthålla ifrågavarande verksamhet åtminstone i den omfattning, som var avsedd att möjliggöras med de för budgetåret 1951/52 beviljade investeringsanslagen, får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte

<i>dels föreslå riksdagen att å tilläggsstat för budgetåret 1951/52</i>	
<i>anvisa följande investeringsanslag, nämligen till</i>	
	Kronor
<i>Bangårdar .....</i>	<i>1 400 000</i>
<i>Dubbelspårbyggnader och linjeomläggningar .....</i>	<i>5 200 000</i>

	Kronor
<i>Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden</i> .....	3 100 000
<i>Broar m. m.</i> .....	3 600 000
<i>Husbyggnader</i> .....	3 400 000
<i>Signalsäkerhetsanläggningar</i> .....	600 000
<i>Elektriska belysningsanläggningar</i> .....	400 000
<i>Anläggningar för elektrisk tågdrift</i> .....	1 900 000
<i>Fortsatt elektrifiering</i> .....	3 000 000
<i>Anskaffning av lok och lokomotorer</i> .....	4 300 000
<i>Anskaffning av godsvagnar</i> .....	2 200 000
<i>Statens järnvägars dispositionsanslag</i> .....	3 000 000
<i>dels — med ändring av vad i kungl. brevet den 27 april 1951 föreskrivits — medgiva att investeringsanslagen under statens järnvägars fond må under budgetåret 1951/52 belastas med ett sammanlagt belopp intill 217 miljoner kronor.</i>	

Järnvägsstyrelsen övergår härfter till att redogöra för *investeringsverksamheten under budgetåret 1952/53*, sådan denna av styrelsen i detta sammanhang planerats, samt för storleken av den vid nu gällande pris- och löneförhållanden på ifrågavarande budgetår sannolikt belöpande medelsförbrukningen. Styrelsen tillåter sig härvid att inledningsvis erinra om vad ovan framhållits i fråga om statens järnvägars nuvarande tillstånd och behov. Vid bedömande av anslagsbehovet för olika ändamål utgår styrelsen från att tilläggsanslag, på sätt och med belopp som angivits i det föregående, anvisas för det nu löpande budgetåret för täckande av vid utgången av sistnämnda budgetår eljest uppkommande anslagsbrister, och att vid avvägningen av de olika anslagsbehoven för budgetåret 1952/53 hänsyn alltså endast behöver tagas till volymen av den då planerade investeringsverksamheten och den däremot svarande medelsförbrukningen, i den mån denna beräknas belöpa sig på detta budgetår och icke kan finansieras med de anslagsbehållningar, som trots det ändrade prisläget kunna väntas kvarstå vid budgetårets ingång.

De anslagsbelopp, som under nyss angivna förutsättning anses erforderliga och föreslås anvisade för nästkommande budgetår, framgå av sammanställningen å nästföljande sida (beloppen i miljoner kronor och i vissa fall något avrundade).

Denna sammanställning överensstämmer i vad gäller gruppindelningen i allt väsentligt med anslagsrubrikerna i riksstaten för innevarande budgetår. Den där förekommande anslagsrubriken »Upprustning av malm-banan» har emellertid ansetts kunna utgå, enär — såsom framgår av Kungl. Maj:ts proposition nr 131 till 1951 års riksdag — av det anslag å 2 miljoner kronor, som för budgetåret 1951/52 anvisats under denna rubrik, ett belopp av 1,5 miljoner kronor avser signal- och säkerhetsanläggningar och 0,5 miljoner kronor malmbanans kraftförsörjning, d. v. s. anläggningar för elektrisk tågdrift, och de medel, som i fortsättningen äro erforderliga för samma ändamål,

	Beräknad anslagsbe- hålln. fr. budgetåret 1951/52	medelsför- brukning	Anslags- behov
<b>A. Byggnader och anläggningar.</b>			
1. Bangårdar .....	—	12·8	12·8
2. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	—	17·0	17·0
3. Industrispåret Örnsköldsvik—Gullänget ..	0·2	1·0	0·8
4. Ombyggnad av smalspår till normalspår..	0·8	2·8	2·0
5. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .....	—	18·0	18·0
6. Broar m. m.....	—	4·5	4·5
7. Husbyggnader.....	—	11·2	11·2
8. Signalsäkerhetsanläggningar .....	—	7·6	7·6
9. Vägskyddsanläggningar.....	0·2	2·0	1·8
10. Telefonanläggningar m. m.....	—	5·9	5·9
11. Anläggningar för elektrisk tågdrift .....	—	10·6	10·6
12. Fortsatt elektrifiering.....	—	17·0	17·0
13. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar	1·3	3·4	2·1
14. Anläggningar vid huvudverkstäder .....	0·1	4·6	4·5
15. Anläggningar vid förrådsavdelningen .....	—	0·6	0·6
Summa byggnader och anläggningar	2·6	118·5	115·9
<b>B. Försvarsberedskap .....</b>	—	13·0	13·0
<b>C. Rullande materiel.</b>			
1. Anskaffning av lok och lokomotorer .....	—	48·8	48·8
2. Anskaffning av motorvagnar och rälsbussar	—	17·0	17·0
3. Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar .....	0·9	12·2	11·3
4. Anskaffning av godsvagnar .....	—	36·5	36·5
5. Ombyggnad av rullande materiel .....	—	8·0	8·0
Summa rullande materiel	0·9	122·5	121·6
<b>D. Sjöfartsmateriel.</b>			
1. Ny tågfärja .....	—	5·0	5·0
2. Ombyggnad av sjöfartsmateriel.....	—	0·4	0·4
Summa sjöfartsmateriel	—	5·4	5·4
<b>E. Biltrafik.</b>			
1. Garage- och verkstadsbyggnader.....	—	3·0	3·0
2. Anskaffning av bilmateriel.....	—	10·5	10·5
3. Förvärv av billinjer .....	—	2·0	2·0
Summa biltrafik	—	15·5	15·5
<b>F. Inventarier .....</b>	0·3	9·6	9·3
<b>G. Statens järnvägars dispositionsanslag ..</b>	—	11·0	11·0
Summa summarum	3·8	295·5	291·7

under sådana förhållanden lämpligen torde böra anvisas under sistnämnda anslagsrubriker. Ifrågavarande upprustning är fr. o. m. nästkommande budgetår även avsedd att omfatta vissa banförstärknings- och utbyggnadsarbeten i syfte att höja malmbanans transportkapacitet. Härför erforderliga medel ha likaledes inräknats under respektive tidigare förekommande anslagsrubriker. I syfte att åstadkomma en av olika skäl önskvärd ytterligare minskning av antalet riksstatsrubriker har dessutom rubriken »Färjelägen» ansetts kunna utgå, varvid kostnaderna för dylika anläggningar i fortsättningen äro avsedda att bestridas med det i fråga om ändamålet närstående anslaget till »Broar m. m.». Av samma anledning har anslaget till elektriska belysningsanläggningar ansetts kunna slopas. Ifrågavarande anläggningar utföras nämligen i regel i samband med husbyggnads- eller bangårdsarbeten. Under sådana förhållanden och då fråga här dessutom är om ett till storleken relativt litet anslagsbelopp, torde kostnaderna för elektriska belysningsanläggningar lämpligen böra och kunna inrymmas i anslagen för bangårdar respektive husbyggnader, därest sistnämnda båda anslag uppräknas i motsvarande grad.

I detta sammanhang bör även omnämnas, att de specificerade anslagsposterna särskilt under huvudrubriken »Byggnader och anläggningar» i fortsättningen äro avsedda att belastas i något större utsträckning än som hittills skett, i det att på dessa anslag kommer att avföras kostnaderna icke blott för större i motiveringen vanligen angivna arbeten utan även för mindre dylika arbeten, som för närvarande i regel bestridas med det till styrelsens förfogande årligen ställda dispositionsanslaget. Genom denna omfördelning av anslagsdispositionerna kommer sistnämnda anslag alltså att härefter tagas i anspråk endast för oförutsedda arbeten och anskaffningar ävensom, i den mån så befinnes erforderligt, för förstärkning av de under särskilda rubriker anvisade anslagen.

Vid beräkningen av medelsförbrukningen och behovet av anslag för olika ändamål har hänsyn såvitt möjligt tagits till samtliga ovan berörda formella ändringar.

Såsom framgår av den ovan meddelade sammanställningen har styrelsen för budgetåret 1952/53 räknat med en sammanlagd medelsförbrukning av 295 miljoner kronor och på grundval därav med ett totalt anslagsbehov av 292 miljoner kronor. Den sålunda beräknade medelsförbrukningen kan synas hög såväl i och för sig som särskilt vid jämförelse med de tidigare investeringsringarna, vilka för budgetåret 1949/50 belöpte sig till cirka 125 miljoner kronor och för budgetåret 1950/51 till 156 miljoner kronor samt för det nu löpande budgetåret beräknas stiga till 217 miljoner kronor. Vid en sådan jämförelse måste emellertid i första hand beaktas olikheten i penningvärdet under angivna tidsperioder och särskilt då den från 1950 till 1951 inträdda höjningen av priser och löner, vilken haft till följd att en oförändrad investeringsvolym numera kräver väsentligt större kapitalutlägg än vid det tidigare rådande pris- och löneläget. I övrigt är en höjning av investerings-



ramen, uttryckt i penningar, såsom tidigare framhållits motiverad av det alltmer angeläget framträdande behovet av en ökad investeringstakt för statens järnvägars vidkommande.

Den konstaterade eftersläpningen i fråga om investeringarna framträder så mycket mera kännbar och accentuerad, som industrien genom utbyggnad och moderniseringar under tiden kunnat i hög grad öka sin produktionskapacitet och därför numera ställer väsentligt större krav på järnvägarna än tidigare. Här berörda förhållanden ha närmare utvecklats i 1950 års långtidsutrednings nyligen avgivna betänkande, till vilket styrelsen alltså tillåter sig att i detta sammanhang hänvisa. Ur intern företagsekonomisk synpunkt framstår det dessutom som i hög grad angeläget att sådana investeringar, som äro ägnade att medföra rationaliseringsvinster och nedbringa de nu starkt ökade driftkostnaderna, kunna genomföras snarast möjligt och att alltså medel anvisas för dylika ändamål.

Den petita för budgetåret 1952/53, som här framlägges, är upprättad med beaktande såvitt möjligt av ovan berörda synpunkter och med huvudvikten sålunda lagd vid sådana investeringar, som antingen äro erforderliga för att höja statens järnvägars transportkapacitet eller kunna väntas ge resultat i form av minskade driftkostnader. I och för sig önskvärda eller rent av behövliga standardhöjningar ha måst komma i andra rummet och ha ansetts böra beredas plats i det uppgjorda investeringsprogrammet endast i den mån de befunnits ofrånkomliga med hänsyn till personalens trivsel och förhandenvarande rekryteringssvårigheter.

Erinras må till slut i detta sammanhang om den utredning angående statens järnvägars investeringsbehov för den närmaste tioårsperioden, som järnvägsstyrelsen verkställde och framlade i slutet av år 1949. Enligt denna utredning, vilken finnes intagen som bihang till bilaga 26 till 1950 års statsverksproposition, beräknades investeringsbehovet för ifrågavarande tioårsperiod till i medeltal cirka 230 miljoner kronor per år. Med hänsyn till den därefter inträdda ändringen i penningvärdet ävensom därtill att det nu upprättade investeringsprogrammet innefattar vissa i förenämnda tioårsplan ej förutsedda arbeten och anskaffningar — exempelvis för höjande av malmabanans transportkapacitet — är den för budgetåret 1952/53 nu planerade investeringsvolymen och den däremot svarande medelförbrukningen, 295 miljoner kronor, i allt fall lägre än som normalt ansetts av behovet påkallat.

Till närmare motivering av de sålunda föreslagna anslagsbeloppen får styrelsen anföra följande.

## A. Byggnader och anläggningar.

1. **Bangårdar**..... kronor 12 300 000

I sin den 23 september 1950 ingivna framställning angående anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåret 1951/52 anmälde styrelsen ett medelsbehov av tillhoppa 7 050 000 kronor. Härav belöpte sig

2 550 000 kronor på arbeten, som tidigare underställts riksdagens prövning, men för vilka anslagsmedel icke anvisats i full utsträckning. Med hänsyn till förefintlig anslagsbehållning samt förutsedd förskjutning i tiden för arbetenas färdigställande och slutliga likvidering begränsade styrelsen dock sitt anslagsäskande till 3 600 000 kronor. Av skäl som angivits i 1951 års statsverksproposition (bil. 27; kapitalbudgeten, sid. 43) reducerades det framlagda arbetsprogrammet sedermera med 1 500 000 kronor. I anslutning därtill anvisade riksdagen för innevarande budgetår ett investeringsanslag av 2 100 000 kronor till bangårdsarbeten.

För fullgörande av det arbetsprogram, som av statsmakterna godkänts, kvarstår sålunda ett medelsbehov enligt tidigare kostnadsberäkningar av (7 050 000 — 1 500 000 — 2 100 000 =) 3 450 000 kronor. Detta belopp är emellertid icke tillräckligt för att utföra arbetena. Ytterligare 2 150 000 kronor fordras härför. Sammanlagda återstående kostnaden är således 5 600 000 kronor. Vid bifall till styrelsens hemställan om ett tilläggsanslag för »Bangårdar» å 1,4 miljoner kronor för innevarande budgetår minskas det kvarstående medelsbehovet till (5 600 000 — 1 400 000 =) 4 200 000 kronor.

De arbeten, som på grund av ovan angivna reduktion av föregående års anslagsäskanden måste uteslutas, nämligen fortsatt utvidgning av rangerbangården i Malmö, ombyggnad av personbangården i Sundbyberg samt anläggning av ny tunnel mellan Tomtebodavägen och Hagalund, äro alltjämt behövliga. Med hänsyn till att andra objekt av än större angelägenhetsgrad framkommit, anser sig styrelsen emellertid icke nu böra förnya sin framställning om anslagsmedel för nämnda arbeten.

För följande nya arbeten beräknas ett anslagsbehov av tillhoppa 8 800 000 kronor.

Utbyggnad av personbangården vid Stockholm C. Enligt ett av Kungl. Maj:t den 17 oktober 1947 godkänt tilläggsavtal av den 14 maj och 30 april 1947 mellan järnvägsstyrelsen och Stockholms stads gatunämnd rörande förbättring av trafikförbindelserna mellan Norrmalm och Södermalm skola nya järnvägsbroar anordnas över Söderström och Norrström i Stockholm. Det nya läget för bron över Norrström föranleder viss ombyggnad av spårsystemet m. m. å centralstationen. Då förenämnda avtal träffades voro parterna överens om att söka genomföra arbetsprogrammet under en tidsperiod av sex år. Arbetena igångsattes under vintern 1949/50 med anläggning av den nya bron över Söderström, vilket arbete nu pågår. Anläggningen av den nya bron över Norrström bör påbörjas under år 1952. Anslag för gäldande av statens järnvägars andel av anläggningskostnaden för de nya broarna äskas under rubriken »Broar m. m.».

I samband med den ombyggnad av spårsystemet, som förorsakas av den nya Norrströmsbron, bör jämväl en sedan länge planerad och nu synnerligen behövlig utökning av spår- och plattformsanordningar å centralstationen utföras. Frågan om centralstationens anpassning till den alltmer ökade tra-

fiken har närmare utretts av »Stor-Stockholms Trafikutredning», som framlagt förslag till lösande av trafikproblemen vid centralstationen. Härvid har framhållits vikten av att erforderlig utbyggnad av järnvägsanläggningen även i tiden samordnas med stadens planer på ny tunnelbana mellan Slussen och Kungsgatan. Utredningen har i fråga om bangårdsanordningar för persontrafiken föreslagit, att två nya plattformar jämte erforderliga tågspår anordnas, och att bangården i övrigt utbygges i syfte att förbättra tågföringen. Vidare föreslås att stationshusanordningarna ändras samt att en ny person-tunnel till plattformssystemet anlägges och att denna tunnel framdrages under nuvarande vänt- och biljetthall i stationshuset och vidare under Centralplanen och Vasagatan till den öster om denna gata planerade tunnelbanestationen. Trafikutvecklingen vid centralstationen belyses av utredningen bl. a. medelst uppgifter om antalet platser i avgående snäll- och fjärrperson-tåg från Stockholm C under åren 1929, 1939 och 1949. Dessa visa en ökning med 228 procent från 1929 till 1949. Enligt utredningen har denna utveckling av järnvägstrafiken medfört allt större svårigheter att på ett tillfredsställande sätt taga hand om ankommande och avgående tåg och deras passagerare. Svårigheterna uppträda i all synnerhet under sommarmånaderna och vid de större helgerna samt i viss mån även under vardagarnas rusningstider, då stationen måste ombesörja en avsevärt större trafik än den, för vilken den dimensionerats. Ankommande tåg måste ibland uppehållas utanför stationen, emedan plattformsspår ej finnas lediga. Utvecklingen av järnvägstrafiken på Stockholm C har sålunda såväl i vad avser antalet tåg som antalet tillgängliga tågplatser visat en stark ökning under de senaste 20 åren, och gränsen för stationens kapacitet i dess nuvarande utformning synes nu vara nådd. Resefrekvensen fortsätter att öka med stigande välstånd och anspråken på statens järnvägars lokaler och järnvägstrafik växa. Allteftersom befolkningen inom Stor-Stockholm sprides ut i allt vidare cirklar i nya bosättningsområden kring stadskärnan, måste centralstationen — belägen inom stadens stora arbetsområde å nedre Norrmalm — byggas ut för att kunna avveckla dessa trafikmängder.

Styrelsen, som genom särskilda delegerade är företräd i trafikutredningen, vill, trots att en viss nedgång i resefrekvensen nu kan konstateras, för sin del starkt understryka det angelägna behovet av förbättrade anordningar för avveckling av persontrafiken vid Stockholm C och stationens samordning med tunnelbanan. Med hänsyn till att en planerad tunnelbanestation vid Vasagatan beräknas kunna tagas i bruk vid årsskiftet 1955/56, är det av vikt, att de omfattande byggnadsarbetena utan längre dröjsmål igångsättas. Definitiva förslag härtill föreligga ännu icke, enär utformningen är i viss mån beroende på vidare underhandlingar med Stockholms stad. Slutliga kostnadsberäkningar ha därför ännu icke kunnat upprättas, men statens järnvägars andel i kostnaderna för de föreslagna anläggningarna (exkl. broar) torde kunna uppskattas till cirka 10 miljoner kronor. För budgetåret 1952/53 bör ett begynnelsebelopp av 1 000 000 kronor ställas till förfogande för påbörjande av ovan omnämnda bangårdsarbeten.

Fortsatt utbyggnad av uppställningsbangården för personvagnar vid Hagalunds övre. I sin framställning om anslagsmedel för budgetåret 1950/51 beräknade styrelsen kostnaderna för ett då föreliggande förslag till fortsatt utbyggnad av personvagnsbangården i Hagalunds övre till 600 000 kronor. Det har emellertid konstaterats, att bangårdens utbyggnad enligt nämnda förslag icke blir tillräcklig med hänsyn bl. a. till den fortsatta erforderliga koncentreringsgraden av all personvagnsuppställning i Stockholm till nämnda bangård. Styrelsen har låtit verkställa utredning angående behovet på längre sikt av spår och andra anordningar för att i erforderlig grad kunna rationalisera växlingsarbetet och personvagnsskötseln m. m. Denna utredning har i dagarna slutförts men har ännu ej behandlats inom styrelsen. Det är emellertid uppenbart, att utbyggnaden måste få avsevärt större omfattning än vad tidigare planerats för att persontrafiken skall kunna ombesörjas på ett drifttekniskt och driftekonomiskt tillfredsställande sätt. Styrelsen anser därför, att i anslutning till förut planerad bangårdsutbyggnad en fortsatt mera omfattande utbyggnad bör komma till stånd och etappvis färdigställas. Den första utbyggnadsetappen förutses komma att kräva en investering av cirka 3 000 000 kronor. För påbörjande av denna erfordras 500 000 kronor.

Utbyggnad och mekanisering av rangerbangården i Ånge. Rangeringsarbetet för godståg utföres huvudsakligen på de större rangerbangårdarna, av vilka Ånge är den betydelsefullaste för trafiken till och från Norrland. I samband med den under åren 1942—43 utförda ombyggnaden av bangården anlades bl. a. en rangerrygg för åstadkommande av snabbare växlingsarbete. Nedanför denna rygg anordnades lokalt manövrerade rangerbromsar av enkelt utförande. Nyssnämnda ombyggnad visar sig under nuvarande trafikförhållanden vara otillräcklig. Bangården måste därför utbyggas, för att godstrafiken skall kunna avvecklas på ett tillfredsställande sätt. Bl. a. böra större tåg kunna bildas och avgå direkt från rangerspårerna. Vidare bör rangeringsarbetet mekaniseras genom anordnandet av centralt manövrerade rangerbromsar samt centralt omläggbara växlar. Erinras må att även statens järnvägars överrevisorer i sin berättelse för budgetåret 1948/49 framhållit behovet av mekanisering av rangerbangårdar, enär verkställd utredning angående godsskador givit vid handen, att dylika skador i stor omfattning uppstå på rangerbangårdarna. Styrelsen, som sedan länge undersökt förutsättningarna för införandet av rangerbromsar, anser att i första hand Ånge rangerbangård bör komma ifråga till sådan mekanisering. Kostnaderna för bangårdens utbyggnad och mekanisering uppskattas till cirka 4 000 000 kronor. För påbörjande av arbetena erfordras för nästa budgetår 500 000 kronor.

Utbyggnad av godsbangården i Kristianstad. Bangården i Kristianstad är uppdelad i en personbangård och en godsbangård. Från Hässleholm till Kristianstad kommande godståg ha tidigare införts till personbangården för att därifrån utväxlas till godsbangården. Under innevarande år har emellertid en direkt godstågsförbindelse anordnats från linjen

Kristianstad—Hässleholm till godsbangården, vilken förbindelse möjliggör att godstågen kunna intagas direkt till godsbangården. Denna åtgärd har ingått i en plan för rationalisering av godstågsrörelsen å stationen, vilken plan dock även förutsätter en sådan utbyggnad, att rangering av tågsätten kan ske på lämpligt sätt och vissa lok- och personalbesparingar kunna genomföras. Vid denna utformning av godsbangården har vederbörlig hänsyn tagits till eventuell framtida elektrifiering ävensom till ombyggnad till normalspår av smalspåriga linjen Karlskrona—Kristianstad. Kostnaderna för godsbangårdens om- och tillbyggnad ha uppskattats till cirka 700 000 kronor, varav för nästa budgetår erfordras 300 000 kronor.

Ny rangerbangård vid Kalmar södra. Inom Kalmar C bangårdsområde äro förutsättningarna för en utbyggnad av bangården synnerligen begränsade, och nuvarande utrymmen för godstrafiken äro otillräckliga. En fortsatt utbyggnad av anläggningar för godstrafiken måste av denna anledning ske i helt nytt läge. Lämpligaste plats härför är vid Kalmar S. I samband med pågående elektrifieringsarbeten har därför nuvarande järnvägslinjen vid Kalmar södra omlagts till nytt läge för att därstädes bereda plats för ny rangerbangård, å vilken den huvudsakliga godstågsrörelsen till och från Kalmar skulle ombesörjas. Bangårdens utbyggnad, för vilken kostnaderna uppskattats till cirka 900 000 kronor, bör vara avslutad i samband med fullbordandet av nu pågående elektrifiering. För budgetåret 1952/53 erfordras 300 000 kronor.

För upprustning av malmbanan i och för höjande av dess trafikkapacitet erfordras, som framgår av Kungl. Maj:ts proposition nr 131 till 1951 års riksdag, även en utbyggnad av vissa bangårdar, som för nästa budgetår beräknas draga en kostnad av 1 500 000 kronor.

Till förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg å vissa stationer samt anläggning av nya mötesplatser ha under ett flertal år särskilda kollektivanslag ställts till förfogande. En ur tågföringssynpunkt besvärande brist på tillräckliga spåranordningar och mötesplatser förefinnes emellertid alltjämt. Styrelsen finner det därför vara nödvändigt med fortsatta dylika åtgärder. Ett medelsbelopp av 1 200 000 kronor beräknas vara erforderligt under budgetåret 1952/53 för angivna ändamål.

Till diverse bangårdsanordningar såsom vändskivor, vagnvågar och kranar m. m. samt plattformar, lastkajer och dylikt ha kollektiva anslag sedan lång tid tillbaka likaledes stått till styrelsens disposition. För utförande av hit hänförliga arbeten under nästa budgetår beräknar styrelsen ett medelsbehov av 1 000 000 kronor.

Slutligen erfordras för sådana diverse mindre arbeten å bangårdar, för vilka kostnaderna tidigare bestritts av statens järnvägars dispositionsanslag, ett belopp av 2 500 000 kronor.

Det totala medelsbehovet för ovannämnda arbeten uppgår sålunda till (4 200 000 + 8 800 000 =) 13 000 000 kronor. Med hänsyn till att vissa av dessa arbeten icke torde komma att bli helt färdigställda eller slutligt likviderade före budgetårets utgång, finner styrelsen emellertid icke erforderligt att föreslå högre belopp än 12 300 000 kronor till täckande av de på budgetåret 1952/53 belöpande kostnaderna under denna anslagsrubrik.

Under hänvisning till det anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till bangårdar för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 12 300 000 kronor.*

## **2. Dubbelspårsbyggnader..... kronor 17 000 000**

För fortsatt anläggning av dubbelspår har för budgetåren 1937/38 t. o. m. 1951/52 beviljats ett sammanlagt belopp av 109 050 000 kronor, varav för innevarande budgetår 12 000 000 kronor. Sistnämnda belopp kommer icke att bli tillräckligt för att täcka de kostnader, som vid oförändrad arbetsomfattning beräknas komma att redovisas intill utgången av innevarande budgetår. Medelsbristen kan nu uppskattas till cirka 5 200 000 kronor.

Under budgetåret 1950/51 ha sträckorna Björnlunda—Stjärnhov, Töreboda—Moholm, Tidån—Ulvåker samt Mjölby—Boxholm, sammanlagt omfattande cirka 49 km banlängd, öppnats för dubbelspårsdrift. Under innevarande budgetår beräknas sträckorna Moholm—Tidån, Falköping—Floby och Alvesta—Blådinge, tillsammans omfattande cirka 24 km banlängd, bli färdigställda. Enär under de senaste budgetåren relativt långa sträckor kunnat iordningställas för dubbelspårstrafik tack vare en något ökad rälstillgång, har nu en förbättrad relation i omfattningen av terrasseringsarbeten respektive räsläggning inträtt. Även under de närmast kommande åren torde terrasserings- och räsläggning kunna utföras i tämligen jämn takt, fränsett att vissa större terrasseringsarbeten, där t. ex. geotekniska svårigheter råda, måste bedrivas relativt lång tid före räsläggningen, för att sättningar och deformationer i det färdiga dubbelspåret skola kunna undvikas. Under dylika förhållanden och med ett oförändrat anslag för dubbelspårsarbetenas bedrivande på linjerna Stockholm—Göteborg och Katrineholm—Malmö beräknas cirka 40 km dubbelspår kunna iordningställas per år.

Enligt styrelsens mening böra dubbelspårsarbetena på ifrågavarande linjer bedrivas i oförminskad omfattning. Med hänsyn till trafikutvecklingen under de senaste 10 åren ha emellertid även vissa andra järnvägslinjer numera erhållit en sådan trafik, att det måste anses nödvändigt att utbygga dessa för dubbelspårsdrift. I första hand böra härvid linjerna Örebro—Frövi, Spånga—Kungsängen samt Göteborg—Gubbero komma ifråga.

Beträffande den förstnämnda må framhållas den stora betydelse linjen har för framförande av trafiken mellan södra Sverige och Norrland, ävensom det förhållandet att en stor del av trafiken till sydvästra Sverige lika-

ledes framföres över nämnda linje till rangerbangården i Hallsberg. Tågantalet på sträckan har under de senaste 10 åren ökat med närmare 60 procent. Det stora tågantalet medför att rubbningar i trafiken äro mycket svåra att eliminera. Dessa rubbningar medföra i sin tur störningar i trafiken på avslutande bandelar, vilket har vittgående konsekvenser för tågföringen.

Å linjen Spånga—Kungsängen, vilken utgör en enkelspårig fortsättning på dubbelspåret Stockholm C—Spånga, är tågantalet ännu större än på linjen Örebro—Frövi. Med hänsyn till sistnämnda linjes läge i järnvägsnätet anser styrelsen likväl, att denna i första hand bör utbyggas till dubbelspår. Styrelsen avser att framdeles begära anslag för igångsättande av motsvarande arbeten på linjen Spånga—Kungsängen.

För linjen Göteborg—Gubbero vore det likaledes med hänsyn till bl. a. tågföringen synnerligen angeläget att erhålla dubbelspår. Trots detta anser styrelsen dock, att sträckan Örebro—Frövi bör utbyggas även före linjen Göteborg—Gubbero.

Ur tågföringssynpunkt föreligger för närvarande ett mera angeläget behov av dubbelspår å förenämnda trenne linjesträckor än å vissa kvarstående delar av huvudlinjerna Stockholm—Göteborg och Katrineholm—Malmö. Arbetsprogrammet för dessa huvudlinjer bör dock fullföljas. Detta synes emellertid icke böra hindra ett samtidigt bedrivande av dubbelspårsarbeten å angivna nya linjer. Enär, såsom redan framhållits, dubbelspårsbehovet får anses vara mest angeläget å linjen Örebro—Frövi, är det därför styrelsens avsikt att i mån av medelstillgång igångsätta dubbelspårsarbeten jämväl å denna bandel under budgetåret 1952/53.

Totala medelsbehovet under nästa budgetår för ovan föreslagna dubbelspårsarbeten kan i nu förutsett prisläge uppskattas till 17 000 000 kronor.

För bedrivande av fortsatta dubbelspårsarbeten på linjerna Stockholm—Göteborg och Katrineholm—Malmö samt för påbörjande av dubbelspår på linjen Örebro—Frövi får styrelsen sålunda hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till dubbelspårsbyggnader för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 17 000 000 kronor.*

### **3. Anläggning av industrispår Örnsköldsvik—Gullänget.... kronor 800 000**

För anordnande av industrispår till Aktiebolaget Hägglund & Söners industri- anläggningar vid Gullänget cirka 3 km utanför Örnsköldsvik, har för budgetåret 1951/52 anvisats 1 000 000 kronor. Detta belopp torde med hänsyn till svårigheterna att kunna igångsätta arbetsobjektet icke komma att helt förbrukas under innevarande budgetår. I överenskommelsen angående industrispårets anordnande har nämligen avtalats, att bolaget skall svara för de åtgärder, som fordras för förvärv av för industrispåret erforderlig mark. Till stor del ha dessa markfrågor kunnat lösas, men inom Örnsköldsviks stad återstå ännu vissa markuppgörelser och stadsplanefrågor, vilka tills vidare hindra att industrispårsanläggningen påbörjas. Förhandlingar pågå för när-

varande mellan staden, Aktiebolaget Hägglund & Söner, vägväsendet och statens järnvägar i syfte att åstadkomma en snar lösning av ovan nämnda frågor. Arbetet beräknas därefter kunna genomföras tämligen snabbt, varför styrelsen anser att för budgetåret 1952/53 erfordras ytterligare 800 000 kronor för ifrågavarande arbete, som enligt nuvarande priser beräknas kosta sammanlagt 3 200 000 kronor.

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

*att till anläggning av industrispår mellan Örnsköldsvik och Gullängen för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 800 000 kronor.*

#### **4. Ombyggnad av smalspår till normalspår..... kronor 2 000 000**

Under erinran om att Kungl. Maj:t den 22 juni 1950 anbefallt 1943 års järnvägskommitté att upprätta en plan om inbördes angelägenhetsgradering för ombyggnaden av smalspåriga järnvägar till normalspår, anmälde styrelsen i föregående års anslagsäskanden ett medelsbehov av 2 000 000 kronor för igångsättande av dylika arbeten. Sedan järnvägskommittén avlämnat den anbefallda utredningen och styrelsen beretts tillfälle att avgiva yttrande däröver, lämnade styrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 6 december 1950 närmare motivering för sitt ställningstagande till denna fråga. I enlighet med riksdagens beslut anvisades sedermera 2 000 000 kronor till ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med Källby—Kinnekleva.

Ombyggnadsarbetena på linjedelen Lidköping—Håkantorp ha påbörjats, sedan byggnadstillstånd numera erhållits. Med hänsyn till de hittills på grund av omständigheterna begränsade möjligheterna att erhålla erforderlig arbetskraft, är det emellertid att förutse, att det anvisade anslaget icke kommer att helt förbrukas under innevarande budgetår. En behållning av 800 000 kronor beräknas komma att kvarstå vid budgetårets utgång. Under nästa budgetår, då jämväl ombyggnaden å linjen Forshem—Lidköping är avsedd att igångsättas, beräknas arbetena bliva av avsevärt större omfattning, varför ett medelsbehov av 2 800 000 kronor kan förutses för budgetåret 1952/53.

I samband härmed anser sig styrelsen redan nu böra framhålla, att väsentligt högre anslag kommer att erfordras under budgetåret 1953/54 bl. a. på grund av då tillkommande kostnader för räler och sliprar m. m.

I anslutning till det anförda får styrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till ombyggnad av smalspår till normalspår för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.*

#### **5. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden..... kronor 18 000 000**

I föregående års petitaskrivelse hemställde styrelsen för budgetåret 1951/52 om ett anslagsbelopp av 11 000 000 kronor för rälsutbyten och andra spårför-



stärkningsåtgärder. Beloppet nedsattes emellertid sedermera till 10 000 000 kronor. Detta anslagsbelopp är icke tillräckligt för att täcka de kostnader, som bl. a. på grund av prisökningar komma att redovisas intill utgången av innevarande budgetår. Dessa beräknas kräva ett tilläggsanslag av 3 100 000 kronor.

Med hänsyn till det angelägna behovet av fortsatta rälsutbyten och andra spår förstärkningsåtgärder, icke minst å övertagna enskilda järnvägar ävensom å malmbanan i och för höjande av dess trafikkapacitet, är det synnerligen angeläget att tillräckliga medel ställas till förfogande för dylika arbeten även under nästa budgetår, så att arbetena kunna bedrivas i minst samma omfattning, som beräknas komma att ske under innevarande budgetår. De svenska järnbrukens utbyggnad torde komma att möjliggöra en ökning av ifrågavarande arbeten. Med hänsyn härtill ävensom till de inträdda prisstegringarna, anser styrelsen, att 18 000 000 kronor bliva erforderliga för dylika arbeten under budgetåret 1952/53 och får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 18 000 000 kronor.*

**6. Broar m. m. . . . . kronor 4 500 000**

I sin föregående år ingivna framställning om anslag för budgetåret 1951/52 uppgav styrelsen, att av tidigare för broanläggningar anvisade medel en behållning av 2 000 000 kronor kunde beräknas kvarstå vid utgången av budgetåret 1950/51. På grund av dels inträdda prisstegringar, dels ock det förhållandet, att statens järnvägars bidrag till Stockholms stad för ny järnvägsbro över Söderström i Stockholm uppgått till högre belopp än vad som tidigare förutsetts, beroende på att staden bedrivit arbetena i snabbast möjliga takt, blev behållningen emellertid icke större än cirka 1,1 miljoner kronor. För innevarande budgetår har till broarbeten m. m. anvisats ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor, varför sammanlagt cirka 2 100 000 kronor stå till förfogande under detta budgetår.

I anslutning till ovanstående beräknas medelsförbrukningen numera till 5 700 000 kronor, varav 3 000 000 kronor utgör bidrag till Stockholms stad för nyssnämnda broanläggningar. Vid innevarande budgetårs utgång torde sålunda komma att förefinnas en brist av cirka 3 600 000 kronor, för vars täckande styrelsen i inledningen till denna skrivelse begärt anslag å tilläggsstat.

För budgetåret 1952/53 beräknas bidragen till Stockholms stad för de nya trafikförbindelserna mellan Tegelbacken och Södermalm komma att uppgå till 2 000 000 kronor. Därutöver erfordras 2 500 000 kronor för övriga angelägna broarbeten, vari bl. a. ingår kostnaden för fullföljande av den pågående brobyggnaden över Vindelälven på linjen Vännäs—Boden och påbörjande av ny bro över Indalsälven på linjen Bräcke—Långsele.

Det sammanlagda anslagsbehovet nästkommande budgetår uppgår således till 4 500 000 kronor.

Styrelsen hemställer i anslutning härtill, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till broar m. m. för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 4 500 000 kronor.*

## 7. Husbyggnader ..... kronor 11 200 000

Under denna rubrik uppgav styrelsen i föregående års framställning ett medelsbehov av sammanlagt 11 675 000 kronor. Härav hänförde sig till tidigare anmälda och riksdagens prövning underställda arbeten, för vilka anslagsmedel icke anvisats, dels ett förut uppgivet belopp av 5 325 000 kronor, dels ock ett på grund av inträdda prisstegringar erforderligt tillägg härtill av 650 000 kronor. Med hänsyn till den förskjutning i tiden av arbetenas utförande, som bl. a. föranletts av den gällande regleringen av byggnadsverksamheten och den anslagsbehållning, som på grund härav vore att förutse, begränsade styrelsen dock sitt anslagsäskande till 1 000 000 kronor, vilket belopp jämväl av riksdagen anvisades. För fullgörande av det av statsmakterna godkända arbetsprogrammet beträffande husbyggnadsarbeten skulle sålunda kvarstå ett anslagsbehov av (11 675 000 — 1 000 000 =) 10 675 000 kronor. Härtill kommer det ytterligare medelsbehov, som uppkommit genom under sista året uppkomna prisstegringar och som vad beträffar nu pågående arbeten beräknas uppgå till 3,4 milj. kronor under innevarande budgetår. För täckande av detta ökade medelsbehov har styrelsen här ovan begärt särskilt anslag å tilläggsstat.

Som styrelsen framhöll i sin föregående år ingivna petitaskrivelse föreligger på ett flertal platser ett angeläget behov av ny- eller ombyggnadsarbeten, såväl i fråga om tjänstelokaler som bostadslägenheter. Med hänsyn till den alltfört nödvändiga återhållsamheten beträffande investeringsverksamheten har styrelsen dock ansett sig böra begära anslag till nya arbeten endast i den begränsade omfattning, som anges i nedanstående specifikation, vilken resulterar i ett medelsbehov av 9 400 000 kronor.

För nytt ilgodsmagasin i Stockholm C uppgav styrelsen i föregående års framställning en total anläggningskostnad av 10 500 000 kronor, varav 8 300 000 kronor anvisats t. o. m. budgetåret 1950/51. I det byggnadsprogram, som legat till grund för medelsanvisningen för innevarande budgetår, ingick ett belopp av 1 200 000 kronor härför. För arbetets fullföljande erfordras 1 000 000 kronor, vartill under ett kommande budgetår torde komma vissa ännu ej reglerade klausultillägg.

Utbyggnad av stationshuset vid Stockholm C. I det förslag till förbättrade anordningar för ombesörjande av persontrafiken vid Stockholm C, som framlagts av »Stor-Stockholms Trafikutredning», och för vilket redogörelse lämnats under rubriken »Bangårdar», ingår även en väsentlig

ökning av utrymmena i stationshuset genom anordnande under den nuvarande stora stationshallen av en särskild hall för lokalresenärer och vissa avgående fjärrresenärer. De nytillkomna underjordiska utrymmena äro avsedda att sättas i förbindelse såväl med tunnelbanan som med plattformarna å den södra spårgruppen, varigenom åstadkommes en bekväm kontakt med tunnelbanan samtidigt med att Vasagatan och Centralplan framför stationshuset i stor utsträckning befrias från korsande gångtrafik.

Med hänsyn till tidsplanen för tunnelbaneanläggningens utförande är det nödvändigt att igångsätta arbetena med stationshusets utvidgning under budgetåret 1952/53, för vilket ändamål ett begynnelsebelopp av 1 000 000 kronor här medräknats.

Nytt ilgodsmagasin jämte personallokaler vid Karlstad C.

Det nuvarande i stationshuset vid Karlstad C inrymda ilgodsmagasinet med tillhörande lokal för trafikanterna är alltför otillräckligt för att man på ett tillfredsställande sätt skall kunna ombesörja den stora ilgodstrafik, som numera förekommer vid stationen.

Trafikens ökning under de senare åren framgår av nedanstående sammanställning:

Å r	Antal expeditioner paket- och il- stycke gods
1940	128 338
1945	229 493
1949	287 723
1950	289 928

Enär utrymmena i stationshuset icke medgiva utökning av ilgodsmagasinet och tillbyggnad ej lämpligen kan eller bör ske, måste en helt ny byggnad uppföras. Förutom för ilgodstrafiken behövligen utrymmen är det avsett att i denna byggnad inrymma personallokaler, varav ett ytterst angeläget behov förefinnes. De lokaler i stationshuset, som härvid frigöras, avses komma att tagas i anspråk för välbehövligen utvidgning av andra tjänstelokaler. Kostnaden för nybyggnaden har uppskattats till 400 000 kronor.

Nytt personalhus vid Kristianstad. Vid lokstationen i Kristianstad finnas praktiskt taget inga anordningar för den till närmare 300 man uppgående personalstyrkan. Sålunda måste personalen exempelvis kläda om sig ute i lokstallarna i ånglokens omedelbara närhet. Behovet av tillfredsställande personallokaler är därför synnerligen angeläget. För tillgodoseande av detta behov anses böra uppföras en ny byggnad, som beräknas draga en kostnad av 475 000 kronor.

Nya stationshus vid Arkelstorp, Ljungby och Vetlanda.

De nuvarande stationsbyggnaderna vid nämnda platser befinna sig i ett mycket bristfälligt skick. Frågan om erforderliga förbättringsåtgärder har

under längre tid varit aktuell. En undersökning har visat, att det icke är försvarligt ur ekonomisk synpunkt att upprusta och modernisera byggnaderna med hänsyn bl. a. till byggnadsstommens dåliga beskaffenhet. Det blir sålunda nödvändigt att uppföra helt nya stationshus. Arbetet härmed bör enligt styrelsens mening igångsättas utan längre dröjsmål. Kostnaderna för de nya stationshusen ha beräknats till respektive 125 000, 350 000 och 300 000 eller tillhopa 775 000 kronor.

Nytt stationshus i Riksgränsen. Vid Riksgränsen finnes för närvarande endast en mindre hållplatsstuga, som sedan länge varit otillräcklig för sitt ändamål. Tillströmningen av turister, såväl svenska som utländska, har särskilt under senare år ökat avsevärt och utvisar allttjämt en stigande tendens. Med hänsyn till turisttrafikens omfattning och karaktär är det enligt styrelsens mening ofrånkomligt att snarast vidtaga åtgärder, som möjliggöra ett mera tillfredsställande betjäande av trafikanterna. För detta syfte bör uppföras en ny stationsbyggnad. Kostnaden för en sådan byggnad, som även kommer att inrymma lokaler för tullverket, har uppskattats till 250 000 kronor.

Nya bostadshus. Den allttjämt rådande bostadsbristen på många platser föranleder återkommande krav på uppförande av nya bostäder även för järnvägspersonal. Ehuru styrelsen av ekonomiska skäl anser det vara nödvändigt att på detta område iakttaga största möjliga återhållsamhet, har erfarenheten visat, att det kan bli nödvändigt att genom statens järnvägars försorg vidtaga åtgärder för att tillgodose behovet av personalbostäder, då bostadsfrågan icke på annat sätt kan lösas. För ändamålet anses ett belopp av 1 000 000 kronor erforderligt.

Förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd. De medel, som stått till styrelsens förfogande för bostadsförbättringar, ha icke tillnärmelsevis medgivit sådana arbetens utförande i den omfattning, som föreslagits av 1946 års SJ bostadsutredning. Ehuru en betydande utökning av arbetsprogrammet inom detta område vore önskvärd, anser styrelsen sig likväl icke kunna, med hänsyn till investeringsbegränsningen och det ännu mera trängande behovet av anslagsmedel för andra arbeten, för nästa budgetår föreslå högre belopp än 1 000 000 kronor till angivna ändamål.

Slutligen erfordras till sådana diverse mindre husbyggnadsarbeten, för vilka kostnaderna tidigare bestritts av statens järnvägars dispositionsanslag, ett anslagsbelopp av 3 500 000 kronor.

Det sammanlagda medelsbehovet enligt förestående specifikation uppgår till (10 675 000 + 9 400 000 =) 20 075 000 kronor. Med hänsyn till att åtskilliga av de arbeten, som ingå i det här ovan redovisade arbetsprogrammet, icke hinna färdigställas eller slutlikvideras under nästa budgetår, torde dock ej mer än 11 200 000 kronor behöva anvisas för att täcka de på detta budgetår belöpande kostnaderna.

I anslutning till det anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till husbyggnader för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 11 200 000 kronor.*

### **8. Signalsäkerhetsanläggningar..... kronor 7 600 000**

Statens järnvägars årliga investering i signalsäkerhetsanläggningar har sedan många år tillbaka icke utgjort mer än en eller annan procent av den totala investeringsvolymen. Först de sistförflutna två budgetåren har procenttalet börjat närma sig 3 men måste ändock, såsom erfarenheten nu visat, anses otillräckligt. Två omständigheter bidraga väsentligen härtill, nämligen dels den intensivare utnyttningen av järnvägarna, dels svårigheterna att vidmakthålla en nöjaktig relation mellan trafikvolym och det samtidiga beståndet av erfaren järnvägspersonal.

Personalsvårigheterna äro i dagens situation icke någon för statens järnvägar specifik företeelse. De göra sig gällande på praktiskt taget alla arbetsområden. Inom järnvägarna äro de emellertid särskilt allvarliga.

Varkens dagens situation på arbetsmarknaden eller järnvägsföretagens ekonomi tillåta nämnvärt vidgad anställning av personal. Den mänskliga arbetskraften måste därför ersättas med tekniska anordningar på de områden, inom vilka detta med fördel låter sig göra. Detta gäller särskilt säkerhetstjänsten. Signalsäkerhetsanordningarna medföra icke blott ökad säkerhet i trafiken utan även en minskning av personalbehovet. De öka dessutom i flertalet fall järnvägarnas trafikkapacitet, en ytterligare fördel, som kommer väl till pass i tider, då anspråken på järnvägarnas prestationsförmåga äro i stigande.

De under en lång följd av år relativt blygsamma investeringarna i signalsäkerhetsanläggningar ha medfört ett uppdämt behov av dylika anläggningar, vilket icke kan hållas tillbaka även i fortsättningen. Det får därför anses naturligt, om järnvägsstyrelsen framdeles finner sig böra under här ifrågasvarande rubrik anmäla anslagsbehov, vilka — oavsett det senaste årets prisstegringar — komma att väsentligt överstiga de årliga belopp, med vilka hittills vanligen räknats.

För budgetåret 1951/52 stå till förfogande dels 4,5 miljoner kronor, utgörande anslaget till signalsäkerhetsanläggningar, dels 1,5 miljoner kronor, motsvarande den del av anslaget till »Upprustning av malmбанan», som beräknas falla på signalsäkerhetsanläggningar, eller totalt 6,0 miljoner kronor. Medelsförbrukningen under budgetåret beräknas till 6,6 miljoner kronor. Skillnaden 0,6 miljoner kronor förutsättes täckt genom tilläggsanslag.

För budgetåret 1952/53 beräknas medelsförbrukningen och därmed anslagsbehovet till 7,6 miljoner kronor, fördelade med 4,2 miljoner kronor på arbeten, som redan igångsatts eller beräknas komma att igångsättas före eller under budgetåret 1951/52 och som icke hunnit avslutas före ingången av nästa bud-

getår, samt med 3,4 miljoner kronor för arbeten, som avses skola igångsättas under budgetåret 1952/53. Om dessa sistnämnda arbeten må följande nämnas.

Större elektriska säkerhetsanläggningar erfordras i första hand på tre platser (Kiruna malmbangård, Alvesta och Lund, på sistnämnda två platser större ombyggnader) för ett sammanlagt belopp av 1 325 000 kronor, varav på budgetåret 1952/53 beräknas falla 600 000 kronor. Medelstora och smärre anläggningar behöva byggas på ett stort antal stationer, varvid i första hand anses böra ifrågakomma fem dylika anläggningar (Björnlunda, Brunflo, Åre, Mellerud och Vislanda). Dessa kosta totalt 1 130 000 kronor. Härav faller på budgetåret 1952/53 ett belopp av 800 000 kronor.

De på senare tid timade järnvägsolyckorna i Mariedam och Kinstaby, varvid rälsbussar utgingo på linjen emot givna instruktioner och därvid kolliderade med tåg, ha aktualiserat behovet av utfartssignaler. Över tusentalet sådana synas böra införas, om dessa olyckor skola kunna undvikas mera effektivt i fortsättningen. Kostnaden härför beräknas till totalt 4 000 000 kronor. Arbetet härmed torde med nuvarande resurser icke kunna genomföras på kortare tid än 4 år, om icke andra arbeten skola eftersättas. För budgetåret 1952/53 skulle för detta ändamål erfordras 1 000 000 kronor.

Till signalsäkerhetsanläggningar i övrigt, närmast till smärre anläggningar och kompletteringar av befintliga, beräknas slutligen åtgå ett belopp av 1 000 000 kronor.

Den totala medelsförbrukningen blir följaktligen:

Före ingången av budgetåret 1952/53 igångsatta men ej avslutade arbeten .....	kronor 4 200 000
Större elektriska säkerhetsanläggningar .....	» 600 000
Medelstora och smärre elektriska säkerhetsanläggningar ..	» 800 000
Utfartssignaler .....	» 1 000 000
Övriga anläggningar .....	» 1 000 000
	<hr/>
	Summa kronor 7 600 000

Omräknat till prisläget våren 1950 utgör detta belopp ungefär 5,8 miljoner kronor, svarande mot en ökning av arbetsvolymen med cirka 40 procent i förhållande till föregående budgetår. De arbetstekniska förutsättningarna för denna ökning beräknas uppstå genom den effektivisering av signalbyggnadsorganisationen, som inträder, då den nya basverkstaden i Nässjö i början av år 1952 togs i bruk.

Med hänvisning till det ovan anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 7 600 000 kronor.*

**9. Vägskyddsanläggningar .....** kronor 1 800 000

Liksom under tidigare år erfordras under denna anslagsrubrik medel till dels rationaliseringsarbeten, dels utbyggnadsarbeten. Genom de förstnämnda

arbetena, innebärande t. ex., att handmanövrerade bommar och grindar utbytas mot automatiska ljus- och ljudsignalanläggningar, vinnas välbehövlige minskningar av personalbehovet och därigenom av driftkostnaderna. Utbyggnadsarbetena åter, varmed avses anläggning av helt nya skyddsanordningar, äro närmast att betrakta som en följd av vägtrafikens starkt fortskridande motorisering.

För budgetåret 1950/51 ställde statsmakterna 1,5 miljoner kronor till förfogande för ifrågavarande arbeten. Medlen ha disponerats för att täcka kostnaderna dels för samtliga de arbeten med vägskyddsanläggningar, som påbörjades under nämnda budgetår, dels för tidigare påbörjade, icke avslutade rationaliseringsarbeten vid vägkorsningar. Kostnaderna för tidigare påbörjade, icke avslutade utbyggnadsarbeten ha däremot liksom tidigare bestritts med medel ur investeringsanslaget för signalsäkerhetsanläggningar.

Under budgetåret 1950/51 förbrukades i enlighet med ovannämnda bokföring 1 170 000 kronor å investeringsanslaget till vägskyddsanläggningar och 215 000 kronor å investeringsanslaget till signalsäkerhetsanläggningar. Den sammanlagda förbrukningen, 1 385 000 kronor, representerar den arbetskapacitet per år, som man för närvarande har att räkna med inom ifrågavarande arbetsområde. Med hänsyn till inträffade löne- och prisstegringar torde man vid oförändrad arbetsinsats under budgetåret 1951/52 kunna räkna med en medelförbrukning av 1 730 000 kronor. För att täcka detta belopp, vilket är väsentligt lägre än det mot anläggningsbehovet svarande, står till förfogande dels ett för budgetåret anvisat anslag av 1 600 000 kronor, dels en behållning från föregående budgetår av 330 000 kronor. En behållning av 200 000 kronor är sålunda att påräkna vid ingången av budgetåret 1952/53. Arbetsinsatsen

	Budgetåret		
	1951/1952	1952/53	1953/1954
<i>Pågående, före budgetåret 1951/52 påbörjade arbeten.</i>			
Rationalisering .....	700	100	—
Utbyggnad.....	330	70	—
Summa	1 030	170	—
<i>Pågående eller planerade arbeten, som påbörjas under budgetåret 1951/52.</i>			
Rationalisering .....	270	500	130
Utbyggnad.....	430	800	270
Summa	700	1 300	400
<i>Arbeten, som planeras skola påbörjas under budgetåret 1952/53.</i>			
Rationalisering .....	—	250	500
Utbyggnad.....	—	280	520
Summa	—	530	1 020
Summa summarum	1 730	2 000	1 420

under sistnämnda budgetår torde kunna stegras endast måttligt utöver den mot budgetåret 1951/52 svarande arbetsvolymen. Det anses därför välbetänkt att för budgetåret 1952/53 icke räkna med större medelsförbrukning än 2 000 000 kronor och alltså med ett anslagsbehov av 1 800 000 kronor.

Av förestående tablå framgår, hur de nämnda summorna fördela sig i 1 000-tal kronor på budgetår, rationaliserings- respektive utbyggnadsarbeten samt pågående respektive planerade arbeten.

I enlighet med det ovan anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till vägskyddsanläggningar för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 1 800 000 kronor.*

#### 10. Telefonanläggningar m. m. .... kronor 5 900 000

Å tidigare till »Telefonanläggningar m. m.» anvisade anslag kvarstod vid utgången av budgetåret 1950/51 en behållning av 2 520 000 kronor. Till samma ändamål har för budgetåret 1951/52 anvisats 2 900 000 kronor, varför vid budgetårets ingång 5 420 000 kronor stå till förfogande.

Under budgetåret 1951/52 beräknas medelsförbrukningen komma att uppgå till 5 420 000 kronor. Vid ingången av budgetåret 1952/53 torde alltså ingen behållning kvarstå.

Medelsförbrukningen under budgetåret 1952/53 beräknas till 5 900 000 kronor, varav 4 665 000 kronor avse arbeten, som redan igångsatts eller äro avsedda att igångsättas före utgången av innevarande budgetår. Skillnaden, 1 235 000 kronor, utgör medelsförbrukningen budgetåret 1952/53 för sådana arbeten, som avses skola igångsättas under sistnämnda budgetår. Arten och omfånget av dessa arbeten framgår av följande sammanställning:

	Total kostnad kronor	Häraf under budgetåret 1952/53 kronor
Kabelarbeten.....	135 000	75 000
Blankledningsarbeten .....	180 000	130 000
Förstärkare .....	120 000	40 000
Smärre linjearbeten .....	160 000	100 000
Telefonlokaler .....	155 000	130 000
Större automatväxlar .....	310 000	115 000
Mindre automatväxlar.....	150 000	50 000
Automatisering av etappförbindelser .....	450 000	210 000
Diverse stationsutrustningar .....	255 000	155 000
Brandalarmanläggningar .....	240 000	190 000
Bärfrekvensanläggningar .....	40 000	40 000
Högtalaranläggningar .....	200 000	—
Impulsuranläggningar.....	100 000	—
Radioanläggningar.....	100 000	—
Tågankomstsignalanläggningar.....	120 000	—
Summa	2 715 000	1 235 000



De nya arbeten, som äro avsedda att påbörjas under budgetåret 1952/53, beräknas alltså kosta sammanlagt 2 715 000 kronor. Med hänsyn till leveranstider m. m. torde emellertid på ifrågavarande budgetår belöpa sig endast 1 235 000 kronor.

Liksom föregående år ha endast sådana arbeten medtagits, som icke föregripa av en framtida omgestaltning av statens järnvägars distriktsorganisation föranledda omdaningar av telefonväsendet.

Beträffande de sålunda föreslagna arbetena får styrelsen meddela följande:

Kabel- och blankledningsarbeten, förstärkarstationer samt smärre linjearbeten avse sådana ändrings- och kompletteringsarbeten, som erfordras för att anpassa ledningsnätet till aktuella behov. Telefonlokaler erfordras i bl. a. Karlshamn, Falun, Borlänge och Murjek för planerade telefonväxel- och förstärkaranläggningar. Större automatväxlar erfordras i Falun och Storvik. Båda dessa växlar äro fullbelagda. Mindre automatväxlar böra i rationaliseringssyfte insättas på ett antal mindre stationer, vilka nu ha manuella växlar.

Arbetet med automatisering av etappförbindelser, som har påbörjats enligt program, som uppgjorts av 1940 års telefonkommitté vid statens järnvägar, bör fortsättas även under nästa budgetår. Närmast avses linjerna Göteborg—Halmstad och Göteborg—Kil. Diverse stationsutrustningar avse liksom tidigare år ett stort antal ändrings- och kompletteringsarbeten, som fordras för att anpassa stationsutrustningarna till aktuella behov.

För nya högtalar-, impulsur-, radio- och tågankomstsignalanläggningar erfordras icke något anslag under budgetåret 1952/53. På grund av långa leveranstider böra dock vissa framdeles behövliga anläggningar redan nu beställas. Förskottslikvid erfordras icke.

För genomförande av pågående och nya dylika arbeten beräknas, såsom redan nämnts, en sammanlagd medelsförbrukning under budgetåret 1952/53 av 5 900 000 kronor.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till telefonanläggningar m. m. för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 5 900 000 kronor.*

#### **11. Anläggningar för elektrisk tågdrift..... kronor 10 600 000**

Av tidigare till »Anläggningar för elektrisk tågdrift» anvisade anslag kvarstod vid utgången av budgetåret 1950/51 en behållning av 3 860 000 kronor. Till samma ändamål har för budgetåret 1951/52 anvisats 2 700 000 kronor samt dessutom 500 000 kronor, utgörande del i anslaget till »Upprustning av malm-banan». Vid detta budgetårs ingång voro därför 7 060 000 kronor disponibla. Medelsförbrukningen under budgetåret beräknas komma att uppgå till

9 000 000 kronor, eller alltså till ett cirka 1 900 000 kronor högre belopp. Detta beror på den betydande prisstegringen vid årsskiftet 1950/51, vilken ej kan undvikas på grund av att anslaget till stor del användes för betalning av långfristiga leveranser enligt indexreglerade anbud. Underskottet förutsattes täckt med anslag å tilläggsstat för innevarande budgetår.

Medelsförbrukningen under budgetåret 1952/53 beräknas till 10 600 000 kronor, varav 5 800 000 kronor fordras för arbeten, som redan igångsatts eller äro avsedda att igångsättas före utgången av innevarande budgetår. Skillnaden 4 800 000 kronor utgör medelsförbrukningen budgetåret 1952/53 för arbeten, som avses skola igångsättas sistnämnda budgetår. Dessa nya arbeten återfinnas i följande sammanställning:

	Total kostnad kronor	Härav under budgetåret 1952/53 kronor
Nya omformarstationer .....	4 800 000	1 250 000
Transportabla omformare .....	4 000 000	650 000
Modernisering av omformarstationer.....	3 200 000	1 220 000
Fjärrkontrollanläggningar .....	60 000	20 000
Diverse anläggningar för kraftförsörjning.....	395 000	245 000
Fasta tågvärmeanläggningar .....	255 000	155 000
Förstärkning av hjälpkraftledningarna .....	265 000	190 000
Diverse kontaktledningsarbeten.....	1 130 000	670 000
Förrådslokaler m. m. ....	415 000	400 000
	Summa 14 520 000	4 800 000

Dessa nya arbeten beräknas alltså kosta sammanlagt 14 520 000 kronor, varav dock blott 4 800 000 kronor torde falla på budgetåret 1952/53. Till motivering av dessa arbeten m. m. får styrelsen meddela följande.

För matning av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar efter dess elektrifiering erfordras en omformarstation i trakten av Eskilstuna. Enligt överenskommelse med ledningen för den enskilda banan bekostas lokalerna för stationen av bolaget. Omformaraggregaten och den elektriska utrustningen böra däremot av drifttekniska skäl tillhandahållas av statens järnvägar, i synnerhet som stationen även kommer att mata delar av statens järnvägars linjer. Omformaraggregat och elektrisk utrustning beräknas tillsammans kosta 1 500 000 kronor, varav till förskott vid beställning erfordras 250 000 kronor.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t av den 21 augusti 1946 har järnvägsstyrelsen i samband med anslagsäskandena för omläggning av strömsystemet på sträckan Gällivare—Svartön närmare berört kraftförsörjningen till malmbanan. Den södra delen av denna, nämligen sträckan Gällivare—Svartön, matas sålunda sedan några år från vattenfallsstyrelsens trefasssystem, medan den norra delen mot Riksgränsen fortfarande drivs av enfasgeneratorerna i Porjus över den befintliga enfasledningen. Denna är nu i det närmaste fullbelastad och bör med hänsyn till spänningsfallet vid en ökning av trafiken avlastas. Styrelsen

har därför, vilket även framgår av Kungl. Maj:ts proposition nr 131 till 1951 års riksdag, såsom en ny etapp i ovannämnda omläggning planerat en omformarstation vid Kiruna, vilken skulle matas från de kraftledningar för 50 p/s, som äro avsedda för den övriga kraftdistributionen till malmfälten. Den sista etappen i omläggningen av kraftförsörjningssystemet, till vilken styrelsen vill återkomma ett följande budgetår, omfattar det slutgiltiga slopandet av enfas-systemet vid Porjus.

Kostnaden för en öppet förlagd omformarstation vid Kiruna med 2 omformaraggregat är beräknad till 3 300 000 kronor. Härav beräknas på budgetåret 1952/53 falla 1 000 000 kronor.

Utöver ovannämnda tre omformaraggregat för Eskilstuna och Kiruna erfordras ytterligare sådana för att täcka behovet för emotsedd stegring av effektuttagningen, orsakad bl. a. av planerad anskaffning av större loktyper. En försiktig prognos visar, att stocken av omformaraggregat behöver ökas med ytterligare 20 enheter à 4 000 kVA före utgången av år 1960. Av en särskild utredning har emellertid framgått, att det under vissa förutsättningar kan bli ekonomiskt fördelaktigt att övergå till omformaraggregat med större effekt än 4 000 kVA. Ett aggregat med 60 à 70 procent större effekt skulle sålunda kunna utföras till lägre pris per effektenheter än de nu i bruk varande aggregaten. En del av de nämnda 20 aggregaten à 4 000 kVA kan därför komma att utbytas mot ett motsvarande lägre antal aggregat av ny, större typ. Totalkostnaden för aggregaten beräknas nu till i runt tal 16 miljoner kronor. Till förskott för en första delbeställning om cirka 4 miljoner kronor erfordras budgetåret 1952/53 ett belopp av 650 000 kronor.

Arbetet med modernisering av omformarstationer bör fortsättas med hänsyn till driftsäkerheten. Som vid tidigare anslagsäskanden angivits, omfattar detta arbete utbyte dels av takkonstruktioner av trä, dels av äldre strömbrytare med stora oljemängder, vilka visat sig medföra stora brandrisker. Under budgetåret 1952/53 bör ombyggnaden av 4 stationer påbörjas.

För fjärrstyrningsanläggningar har styrelsen för kommande budgetår medtagit endast ett mindre belopp avseende fjärrstyrning av vissa enstaka frånskiljare, som äro särskilt ogynnsamt belägna.

Härutöver erfordras vissa belopp för mindre ändrings- och kompletteringsarbeten å diverse anläggningar för kraftförsörjning och fasta tågvärmeanläggningar samt förstärkning och modernisering av hjälpkraftledningar.

Slutligen erfordras medel för diverse smärre kontaktledningsarbeten och för förrädslokaler.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 10 600 000 kronor.*

**12. Fortsatt elektrifiering** ..... kronor 17 000 000

Den 9 juni 1950 beslöt Kungl. Maj:t jämlikt bemyndigande av 1950 års riksdag (propositionen nr 103; riksdagens skrivelse nr 275), att linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar skulle elektrifieras. Samtidigt förordnades att vid utgången av budgetåret 1949/50 förefintliga reservationer å anslagen till vissa tidigare beslutade elektrifieringsföretag skulle överföras till anslaget för »Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet». Nämnade reservationer uppgingo till 2,9 miljoner kronor.

På anslaget till »Fortsatt elektrifiering» av statsbanenätet hade riksdagen tidigare anvisat 3 miljoner kronor. För budgetåret 1951/52 har vidare anvisats 10 miljoner kronor. Hittills disponibla medel för »Fortsatt elektrifiering» av statsbanenätet uppgå sålunda till sammanlagt 15,9 miljoner kronor, vilket belopp skulle ha täckt kostnaderna för pågående arbeten t. o. m. utgången av budgetåret 1951/52.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 23 september 1950 angående anslag till nya byggnader och anläggningar m. m. meddelade järnvägsstyrelsen, att kostnaderna för elektrifiering av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar beräknades uppgå till 14 955 000 kronor respektive 22 240 000 kronor eller tillsammans 37 195 000 kronor. I dessa belopp ingingo ej kostnaderna för elektrolok, vilka redovisas under annan anslagsrubrik.

Elektrifieringskostnaderna ha sedermera stigit, och för dagen räknar man med att stegringen uppgår till omkring 30 procent. De båda elektrifieringsföretagen skulle sålunda nu kosta i runt tal 20 respektive 29 miljoner kronor eller tillsammans 49 miljoner kronor. Om elektrifieringstakten icke skall nedgå under den nuvarande, måste den årliga anslagstilldelningen höjas i motsvarande grad. Med hänsyn härtill skulle för de fortsatta arbetena på de nu beslutade linjerna erfordras utöver begärt tilläggsanslag å 3,0 miljoner kronor för budgetåret 1951/52 13 och 14 miljoner kronor under budgetåren 1952/53 respektive 1953/54 samt 3 miljoner kronor under budgetåret 1954/55.

De sålunda stegrade anläggningskostnaderna kunna icke väntas försämra räntabiliteten av pågående eller föreslagna elektrifieringsföretag, sådan denna beräknats i styrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 3 december 1949 i elektrifieringsfrågan. Den allmänna höjningen av personal- och andra driftomkostnader träffar nämligen ångdriften relativt starkare än elektrodriften. Enbart det nu gällande kolpriset, 130 kronor per ton, medför, att ångdriften ställer sig utomordentligt dyrbar.

Enligt nu gällande planer skulle elektrifieringen av sträckan Gävle—Söderhamn—Kilafors vara fullbordad vid årsskiftet 1952/53, medan linjen Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar skulle bli färdigelektrifierad i slutet av år 1954. Såsom järnvägsstyrelsen tidigare påpekat, innebär detta, att arbetena bedrivs i mycket långsam takt. Järnvägsstyrelsen har också understrukit, att det ur de synpunkter, som statsbaneföretaget har att anlägga, vore i hög grad önskvärt, att arbetet bedrevs i snabbare takt och att varje framdeles

uppkommande möjlighet att höja arbetsintensiteten därför bör tillvaratagas.

När det gäller att bedöma möjligheten att öka arbetstakten, är det lämpligt att göra klart för sig de faktorer, som skulle kunna hindra en ökning av densamma. Styrelsen har för sin del ringa möjlighet att påverka tillgången på materiel och arbetskraft i stort och kan därför i dessa hänseenden blott uttala sig med ledning av färska erfarenheter. I materialfrågan må nämnas, att tillgången på framför allt stål till ledningsbryggor och stolpar är ringa och därför verkar hindrande för en snabbare arbetstakt. Beträffande tillgången på arbetskraft är situationen den, att styrelsen för närvarande icke fullt ut lyckats tillgodose de behov, som vid den nuvarande begränsade arbetstakten göra sig gällande. Icke desto mindre finner sig styrelsen böra planera för en snabbare arbetstakt. Pågående utbyggnader av stålindustrien inom landet göra det icke osannolikt, att tillgången på stål kan komma att förbättras inom en närliggande framtid. Ett även ringa omslag i konjunkturen kan också göra tillgången på arbetskraft bättre.

Såsom järnvägsstyrelsen bedömer saken, torde det icke vara möjligt att öka arbetstakten på linjen Gävle—Söderhamn—Kilafors. Tidpunkten för arbetets slutförande ligger alltför nära för att någon radikal omsvängning på stålmarknaden eller i fråga om tillgången på arbetskraft kan väntas inträda. Ej heller vore det ändamålsenligt att öka arbetstakten på linjen Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar, enär det tyvärr icke torde bli möjligt för styrelsen att taga denna linje i bruk för elektrisk drift förrän tidigast i slutet av år 1954, trots att styrelsen gärna skulle vilja tidigare bereda de här ifrågasvarande trakterna de bättre kommunikationer, som elektrifieringen möjliggör. I nu rådande situation på kolmarknaden och med av denna förorsakade tågindragningar vore en snar elektrifiering av denna linje särskilt påkallad. En snabbare igångsättning hindras emellertid därav, att telegrafverket, som har stora stråk av blankledning framdragna längs järnvägen, icke kan få dessa ledningar undanflyttade förrän vid nyssnämnda tidpunkt, då telegrafstyrelsen får en kabel färdigställd, avsedd att ersätta dem. En ökning av elektrifieringsintensiteten måste som följd härav genomföras på sådant sätt, att arbeten igångsättas på nya linjer och i mån av möjlighet bedrivs parallellt med redan beslutade arbeten.

Som följd härav fordras nu enligt järnvägsstyrelsens mening, att statsmakterna fatta ytterligare beslut i fråga om det av järnvägsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 3 december 1949 framlagda elektrifieringsprogrammet. På ett undantag när finner styrelsen för sin del ingen anledning att ändra på ordningsföljden för de i programmet till elektrifiering föreslagna linjerna, enär i stort sett intet inträffat, som rubbat de motiv, vilka förelågo, då denna ordningsföljd på sin tid föreslogs. Närmast gäller det att bedöma, hur långt ned i programmet ett nytt elektrifieringsbeslut nu bör sträckas.

I denna angelägenhet vill järnvägsstyrelsen till en början erinra om vad tidigare nämnts i fråga om nödvändigheten att i nu rådande konjunktur sörja för en jämn sysselsättning av den i elektrifieringsarbetena engagerade perso-

nalen. Jämnhet i detta avseende är av betydelse icke enbart med hänsyn till personalens utkomstmöjligheter utan i minst lika hög grad med tanke på nödvändigheten att väl utnyttja den disponibla arbetskraften. Eftersom elektrifieringsarbetena, åtminstone delvis, äro starkt beroende av årstiderna, är det önskvärt, att linjer, belägna i landets södra och norra delar, bliva beslutade i ett sammanhang. En på sådant sätt åstadkommen möjlighet att utjämna de eljest säsongbetonade arbetsförhållandena förbättras, i den mån det beslutade programmet utsträcker i både tid och rum. Vidare är det ändamålsenligt att välja sådan omfattning av beslutet, att övergångar mellan ång- och elektrodrift förläggas till i trafikmässigt avseende lämpliga platser, så att kostbara interimsanordningar i form av t. ex. provisoriska lokstationer undvikas. Med hänsyn till trafikens struktur är det också önskvärt att platserna väljas så, att tidtabellen icke influeras ogynnsamt av tidsförluster vid lokbyten.

Med hänsyn till dessa faktorer, arbetskraftens utnyttjning, kravet på att i möjligaste mån undvika provisorier samt önskemålet att hålla en för järnvägens ekonomi och den trafikerande allmänheten lämpad tidtabell, finner järnvägsstyrelsen att beslut i första hand bör fattas om elektrifiering av de fem linjerna Söderhamn—Sundsvall, Ludvika—Tillberga—Sala, Sundsvall—Härnösand, Hässleholm—Kristianstad och Härnösand—Långsele. Det torde därefter böra överlåtas på styrelsen att tid efter annan avgöra, var arbetena inom den sålunda fastslagna ramen lämpligast skola sättas in. Endast på detta sätt blir det möjligt att med hänsyn till de klimatiska förhållandena och i en situation, som präglas av snabba växlingar på materiel- och arbetsmarknaden, bedriva arbetena rationellt.

I jämförelse med ordningsföljden i styrelsens program av den 3 december 1949 innebär det ovanstående, att linjen Härnösand—Långsele elektrifieras före linjen Bastuträsk—Skelleftehamn med Slind—Boliden. Omkastningen sammanhängar med ovanstående trafik- och tidtabellsmässiga hänsyn.

Ytterligare må i elektrifieringsfrågan nämnas, att Skånes Handelskammare och Drätselkammaren i Kristianstad i skrivelser till Kungl. Maj:t den 26 respektive 28 juni 1951 hemställt om proposition till 1952 års riksdag med förslag till elektrifiering av linjen Hässleholm—Kristianstad—Åhus.

I anslutning till dessa framställningar vill järnvägsstyrelsen nämna, att linjen Hässleholm—Kristianstad ingår i det delprogram, som här ovan föreslagits. Vad beträffar den blott 17 km långa linjedelen Kristianstad—Åhus må framhållas, att dess elektrifiering i dagens läge icke skulle medföra några påtagliga fördelar för trafikanterna. Situationen kan i detta hänseende möjligen förändras i den mån hamnrörelsen i Åhus utvidgas. En förutsättning är emellertid att bangården i Kristianstad i så fall ombygges. Förberedelserna för detta arbete pågå. Ej heller ur driftekonomisk synpunkt skulle denna elektrifiering nu komma att innebära några nämnvärda fördelar, enär Kristianstad med bibehållen ånglokstation för lång tid framåt måste förutses komma att utgöra centrum för flera återstående ångdrivna linjer. Järnvägsstyrelsen anser för sin del, att ett avgörande på denna punkt bör tills vidare anstå samt

är beredd att taga frågan under omprövning, så snart ny anledning därtill uppkommer.

För att påbörja förberedelserna för elektrifieringen av de här ovan upptagna fem linjerna är det önskvärt att 4 miljoner kronor beviljas för budgetåret 1952/53 utöver de 13 milj. kronor, som erfordras för att fortsätta arbetena med redan beslutade elektrifieringar.

Under återopandande av det sålunda anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

*dels besluta om elektrifiering av linjerna Söderhamn—Sundsvall, Ludvika—Tillberga—Sala, Sundsvall—Härnösand, Hässleholm—Kristianstad och Härnösand—Långsele,*

*dels till fortsatt elektrifiering av statsbanenätet för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 17 000 000 kronor.*

### **13. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar..... kronor 2 100 000**

För arbeten under denna rubrik uppgav styrelsen i sina anslagsäskanden för innevarande budgetår ett sammanlagt medelsbehov av 3 700 000 kronor. Med hänsyn till beräknad anslagsbehållning begränsade styrelsen dock sitt äskande till 2 000 000 kronor. Såsom framgår av statsverkspropositionen till 1951 års riksdag (bil. 27; kapitalbudgeten sid. 58) sänktes sistnämnda belopp med 800 000 kronor, varigenom arbetsprogrammet måste reduceras i motsvarande grad. I anslutning härtill anvisade riksdagen för nu löpande budgetår ett investeringsanslag av 1 200 000 kronor till hithörande arbeten.

För fullföljande av det arbetsprogram, som redan underställts riksdagens prövning, kvarstår sålunda ett medelsbehov enligt tidigare kostnadsberäkningar av (3 700 000 — 800 000 — 1 200 000 =) 1 700 000 kronor. Härtill kommer en kostnadsökning av 1 200 000 kronor på grund av inträdda prisstegringar. Sammanlagda kvarstående medelsbehovet uppgår sålunda till (1 700 000 + 1 200 000 =) 2 900 000 kronor.

Därutöver erfordras sammanlagt 1 700 000 kronor enligt följande specifikation:

Ny lokstation vid Västerås. I föregående års framställning anmälde styrelsen för budgetåret 1951/52 ett medelsbehov av 1 000 000 kronor till ny lokstation vid Västerås, vilken då kostnadsberäknats till 3 500 000 kronor. På grund av den ovan angivna reduceringen med 800 000 kronor, som närmast avsåg denna lokstation, stå emellertid endast 200 000 kronor till förfogande under innevarande budgetår. För fortsatt arbete under budgetåret 1952/53 erfordras 1 000 000 kronor.

Tillbyggnad av lokstall i Nässjö. Vid lokstationen i Nässjö råder brist på stallplatser, vilken medfört att ett flertal elektrolok dagligen måste uppställas i det fria. Detta innebär särskilt vintertid betydande olägenhet med hänsyn till den skadliga inverkan av väder och vind på lokens maskineri. En utökning av lokstallsutrymmet är därför angeläget behövlig. I avvaktan på

trafikutvecklingen, bl a. rälsbussdriftens omfattning, bör utökningen emellertid tillsvidare begränsas till en tillbyggnad med fyra stallplatser för en beräknad kostnad av 200 000 kronor.

Till diverse mindre arbeten, för vilka kostnader tidigare bestritts av dispositionsanslaget, erfordras slutligen ett belopp av 500 000 kronor.

Det sammanlagda medelsbehovet uppgår sålunda till (2 900 000 + 1 700 000 =) 4 600 000 kronor. Vid utgången av budgetåret 1950/51 förefintlig anslagsbehållning, 2 362 000 kronor, och det för innevarande budgetår anvisade anslaget erfordras för pågående eller planerade arbeten, ingående i tidigare års investeringsprogram. Viss förskjutning av arbetena beräknas dock komma att medföra en medelsbehållning av 1 300 000 kronor vid utgången av budgetåret 1951/52. En enahanda förskjutning är även att förutse beträffande nästa budgetår, varför medelsförbrukningen under 1952/53 torde bli begränsad till cirka 3 400 000 kronor. Anslagsäskandet kan därför inskränkas till 2 100 000 kronor.

Under åberopande av det anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till lokstations- och driftverkstadsanläggningar för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 2 100 000 kronor.*

#### 14. Anläggningar vid huvudverkstäder ..... kronor 4 500 000

För innevarande budgetår har under rubriken »Anläggningar vid huvudverkstäder» anvisats ett belopp av 300 000 kronor. Vid ingången av budgetåret förefanns en behållning av 980 000 kronor på tidigare till ifrågavarande ändamål anvisade medel, varför ett belopp av 1 280 000 kronor nu står till disposition. Under budgetåret 1951/52 beräknas härav tagas i anspråk 1 145 000 kronor för pågående arbeten samt för sådana tidigare anmälda arbeten, som beräknas bli påbörjade före utgången av detta budgetår. Vid ingången av budgetåret 1952/53 kan alltså beräknas kvarstå en behållning av 135 000 kronor.

Medelsförbrukningen under budgetåret 1952/53 beräknas till 4 625 000 kronor, varav 825 000 kronor för slutförande av de arbeten, som igångsatts under innevarande budgetår. Skillnaden, 3 800 000 kronor, utgör medelsförbrukningen budgetåret 1952/53 för sådana arbeten, som styrelsen anser angeläget att igångsätta under sistnämnda budgetår, nämligen:

	Total kostnad kronor	Härav under budgetåret 1952/53 kronor
Örebro, tillbyggnad för rälsbussrevisioner .....	4 500 000	1 500 000
Hagalund, ny verkstadsanläggning för mindre revisionsarbete på personvagnar .....	8 000 000	200 000
Malmö, uppförande av marketenteribyggnad ..	500 000	150 000
Malmö, tillbyggnad av elektrolokverkstaden....	750 000	450 000
Notviken, tillbyggnad av elektrolokverkstaden..	500 000	500 000
Diverse mindre arbeten vid huvudverkstäder ..	1 000 000	1 000 000
	<hr/>	<hr/>
	Summa 15 250 000	3 800 000



Av totalkostnaden, 15 250 000 kronor, beräknas 3 800 000 kronor falla på budgetåret 1952/53. Till motivering för dessa arbeten får styrelsen anföra följande.

Underhållet av rälsbussar är för närvarande uppdelat på fyra verkstäder, Örebro, Malmö, Åmål och Finspång, varvid den senare enbart är avsedd för rälsbussar med 891 mm spårvidd. Verkstädernas sammanlagda kapacitet motsvarar i stort revisionsbehovet vid nuvarande antal fordon cirka 400. På grund av de driftekonomiska fördelar, som motordriften erbjuder för statens järnvägar, bör rälsbussparken emellertid öka successivt. Av denna anledning hemställer styrelsen längre fram i denna skrivelse om bemyndigande att anskaffa 125 rälsbussar per år under de närmaste fem åren. Med hänsyn till samtidig nedskrotning av de äldre bussarna torde antalet fordon efter femårsperiodens slut kunna uppskattas till 725.

Som en följd av den utvidgade fordonsparken kommer även revisionsbehovet att utökas i motsvarande grad. Stegringen i revisionsbehovet blir märkbar 1954 för att sedan så långt nu kan överblickas tilltaga allt kraftigare fram mot år 1958. För att verkstäderna skola kunna avverka det slutliga behovet, 400 revisioner per år, erfordras 70 procent utökning av antalet uppställningsplatser. Ungefär halva antalet rälsbussrevisioner utföres för närvarande vid huvudverkstaden i Örebro. Av ekonomiska och driftstekniska skäl bör det ökade verkstadsutrymmet koncentreras till denna verkstad. Befintliga hjälpavdelningar, såsom för snickeri- och tapetserarearbeten, smedja och maskinverkstad samt en del förrådsavdelningar, kunna då utnyttjas även för det ökade arbetet, varigenom det totalt erforderliga nya verkstadsutrymmet kan nedskäras högst väsentligt i jämförelse med om en helt ny fristående anläggning uppfördes. Med hänsyn härtill och andra på frågan inverkan omständigheter är det lämpligt och nödvändigt att vagnverkstaden i Örebro tillbygges för att tillgodose det ökade revisionsbehovet av rälsbussar. För att undvika alltför stor eftersläpning i revisionsarbetet bör med hänsyn tagen till byggnadstiden ifrågakommande tillbyggnad påbörjas under senare delen av 1952. Vid nuvarande prisläge och med beaktande av att även verkstadens ångcentral måste utvidgas — vilken utvidgning dock jämväl kommer att tjäna andra delar av anläggningen — beräknas byggnadskostnaderna uppgå till 4,5 miljoner kronor.

För underhåll av boggivagnar uppfördes åren 1898—99 en verkstadsanläggning i Tomtebodå, omfattande en vagnhall om cirka 3 000 m<sup>2</sup> golvyta och med plats för 12 boggivagnar. Sedermera har verkstaden kompletterats med hjälpavdelningar, såsom smedja, snickeri-, tapetserar- och målarverkstad, vilka inrymmas i en separat byggnad. År 1931 omlades verkstadsdriften till flytande arbetsgång, varvid ytterligare utbyggnader utfördes. Dessa inneburo i stort sett att vagnhallen sammanbyggdes med de friliggande hjälpavdelningarna. Den totala överbyggda golvytan kom härigenom att uppgå till cirka 9 000 m<sup>2</sup>. Med plats för 20 boggivagnar kunde verkstaden efter omläggningen utföra cirka 1 250 personvagnsrevisioner per år. Omkring 70 procent av byggnaden är utförd av trä och återstoden, huvudsakligast vagnhallen, av tegel.

På grund av den fortgående ökningen av personvagnsparken med därav följande ökat behov av revisioner har verkstadens kapacitet sedan 1931 ständigt måst ökas. Främst genom fortlöpande rationaliseringsarbeten har kapaciteten successivt ökats med 35 procent eller till cirka 1 750 personvagnsrevisioner per år. Då denna ökning utförts inom de förefintliga verkstadslokalerna, äro dessa numera helt utnyttjade, och det nu uppnådda antalet revisioner måste betraktas som den yttersta gränsen för den nuvarande verkstadens produktionsförmåga. Det vore ur verkstadsteknisk rationaliseringssynpunkt önskvärt, att ytterligare personvagnsrevisioner kunde förläggas till Tomtebodas. På grund av verkstadens nuvarande såväl ur byggnads- som järnvägsteknisk synpunkt ofördelaktiga läge kan en behövlig utvidgning av densamma emellertid icke genomföras utan oproportionerligt höga kostnader. Då dessutom såväl befintliga byggnader jämte anordningar för personalen som värme- och vattenanläggningar befinna sig i sådant skick, att deras istandsättande på längre sikt skulle kräva stora kostnader, har järnvägsstyrelsen ansett det ofrånkomligt, att en ny verkstad för revision av personvagnar uppföres på annan plats och att den befintliga verkstaden i Tomteboda successivt avvecklas. Vid valet av förläggningsplats har styrelsen funnit, att Hagalund erbjuder de bästa möjligheterna. Styrelsen disponerar där behövt markområde. Flyttningen av vagnar mellan vagnstationen i Hagalunds övre och verkstaden kan här ske snabbare och enklare än på någon annan plats samt med smidig anpassning mellan linjedriften och verkstaden. Genom den förhållandevis korta flyttningen av verkstaden från Tomteboda till Hagalund riskerar man vidare ej i någon högre grad de olägenheter, som särskilt i nuvarande läge kunna befaras uppstå vid en längre förflyttning av en rörelse av här ifrågavarande slag. Nämda fördelar, bl. a. i form av inbesparade vagn dygn under högtrafiktid, väga väsentligt tyngre än olägenheten av mindre goda grundförhållanden.

Kostnaden för den nya verkstaden har preliminärt beräknats till 8 miljoner kronor, varav 200 000 kronor beräknas falla på budgetåret 1952/53.

För budgetåret 1947/48 beviljades ett anslag på 275 000 kronor till en marketenteribyggning vid huvudverkstaden i Malmö. På grund av svårigheterna på byggnadsområdet utfördes ej anläggningen. Då emellertid en marketenterianläggning för en verkstad av här ifrågavarande storleksordning i dagens läge icke blott har social betydelse, utan även i hög grad befrämjar möjligheten att rekrytera och behålla personal, anser styrelsen att byggnaden måste uppföras trots den nu högre anläggningskostnaden.

Till huvudverkstaden i Malmö har sedan år 1934 allt revisionsarbete på elektrolok litt. D varit centraliserat. Under åren närmast före 1945 var tidsintervallen mellan lokens intagningar i verkstaden 10,7 timmar. På grund av ökad trafik och därav följande ökat antal lokkilometer för D-loken, vilket antal i första hand är avgörande för revisionssterminerna, måste år 1947 revisionshastigheten ytterligare ökas. Genom fortsatt rationalisering kunde en erforderlig kapacitetsökning genomföras inom befintliga verkstadsutrymmen, så att tidsintervallen mellan lokintagningarna kunde sänkas till 9,5 timmar. Genom

förestående utökning av fordonsparken med i första hand 34 nya D-lok beräknas tidsintervallen komma att sänkas till 9 timmar. En förutsättning härför är dock att hjälpavdelningarna kunna givas sådana dimensioner, att arbetet medhinner på de relativt korta tider, som komma att stå till avdelningarnas förfogande samt att ytterligare uppställningsplatser kunna disponeras för tillfälliga reparationer, vilkas antal ökat på senare år och med all sannolikhet kommer att ytterligare öka. Genom att utflytta sådana avdelningar, som icke direkt äga samband med revisionsarbetet, från lokskeppen, kunna nya uppställningsplatser erhållas inom befintliga lokskepp samtidigt som avdelningarna kunna givas erforderlig plats. Då något disponibelt utrymme icke finnes för en dylik utflyttning, är det nödvändigt att åstadkomma detta medelst en tillbyggnad till lokverkstaden. Denna tillbyggnad är avsedd att i sin första etapp omfatta fyra lokuppställningsplatser i traversskeppen. Förutom vissa hjälpavdelningar skulle tillbyggnaden även inrymma en anordning för mekanisk rengöring av lok- och vagnsdetaljer. Härigenom vinnes en bättre rengöring, minskat behov av arbetskraft och slutligen för personalen väsentligt renligare arbetsförhållanden.

För en tillbyggnad av lokverkstaden vid huvudverkstaden i Notviken anmälde styrelsen den 28 september 1948 ett medelsbehov av 375 000 kronor. På grund av ändrade dispositioner framhöll styrelsen emellertid i sin skrivelse den 7 oktober 1949, att förevarande byggnadsobjekt lämpligen borde anstå tills vidare till förmån för en utbyggnad av malmvagnsverkstaden. Genom den intensifierade malmtrafiken kommer dock underhållsarbetet på malmbaneloken att öka i en sådan omfattning, att nu tillgängliga utrymmen inom lokverkstaden bli otillräckliga. Då härtill kommer att uppställningsplatsernas längd är otillräcklig för isär- och sammankoppling av de nu beställda tyngre malmbaneloken, är det nödvändigt att genom en tillbyggnad av lokverkstaden åstadkomma dels nya uppställningsplatser för loken, dels till följd av ökad arbetsomfattning erforderlig utvidgning av vissa hjälpavdelningar.

Slutligen erfordras medel för diverse fortlöpande förnyelse- och ersättningsarbeten ävensom för driftomläggningar, betingade av pågående rationaliseringar m. m.

Ovan specificerade nya arbeten ävensom nu pågående eller planerade arbeten beräknas, såsom redan nämnts, under budgetåret 1952/53 föranleda en medelsförbrukning av 4 625 000 kronor. Enär en behållning av 135 000 kronor beräknas stå till förfogande vid budgetårets ingång, blir det totala nya medelsbehovet 4 490 000 kronor eller avrundat 4 500 000 kronor.

Under åberopande av det anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till anläggningar vid huvudverkstäder för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 4 500 000 kronor.*

**15. Anläggningar vid förrådsavdelningen** ..... kronor 630 000

Till anläggning av ett huvudförråd i Gävle har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 200 000 kronor. Totalkostnaden, som enligt fjolårets petitaskrivelse beräknats till 500 000 kronor, torde på grund av inträdda prisstegringar komma att stiga till 600 000 kronor. För slutförande av arbetet erfordras således för budgetåret 1952/53 ett anslag av 400 000 kronor.

För diverse mindre arbeten såsom förrådsbodan, modernisering av vissa förrådslokaler etc. erfordras vidare 230 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen får därför hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till anläggningar vid förrådsavdelningen för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 630 000 kronor.*

**B. Försvarsberedskap** ..... kronor 13 000 000

Med hänvisning till den närmare motivering, som lämnats i en samtidigt härmed avlämnad särskild skrivelse får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till försvarsberedskap vid statens järnvägar för budgetåret 1952/53 anvisa*

*dels å kapitalbudgeten ett investeringsanslag å 13 000 000 kronor,*

*dels å driftbudgeten ett lika stort belopp för avskrivning av ifrågavarande kapitalinvestering.*

**C. Rullande materiel.****1. Anskaffning av lok och lokomotorer** ..... kronor 48 800 000

Till »Anskaffning av lok och lokomotorer» har för budgetåret 1951/52 anvisats sammanlagt 17,3 miljoner kronor, varav 1,3 miljoner kronor under rubriken »Ytterligare anskaffning av elektrolok». Vidare har under rubriken »Ytterligare ombyggnad av rullande materiel» anvisats 2,5 miljoner kronor. Inberäknat sistnämnda belopp, som av i det följande närmare berörda skäl disponerats för nybeställning i stället för såsom tidigare preliminärt var avsett till ombyggnad av ellok för malmbanan har alltså för budgetåret anvisats sammanlagt 19,8 miljoner kronor till här ifrågavarande ändamål.

Vad angår anslagsbehovet för nästkommande budgetår får styrelsen anföra följande.

Det vore ur driftekonomisk synpunkt synnerligen önskvärt, om ånglok snarast kunde ersättas med diesellok på sträckor, där elektrifiering ej planeras. I medeltal för här ifrågakommande olika slag av tåg tjänst motsvarar nämligen enligt erfarenhet ett ton dieselolja ej mindre än 7—8 ton kol. Vidare kunna dieselloken bemannas med endast en man. Ett normalspårigt provlok,

ett s. k. drivgaslok, vartill medel beviljades budgetåret 1950/51 beräknas bliva levererat på nyåret 1953. I avvaktan på närmare erfarenhet rörande detta och utländska försökslok anser styrelsen att nyanskaffning av ånglok eller diesellok för normalspår tillsvidare bör anstå trots trängande behov. På de smalspåriga banorna, där den överåriga delen av lokparken är procentuellt ännu större än på normalspårslinjerna, kan en nyanskaffning däremot icke längre uppskjutas. Effektbehovet är mindre för ett smalspårslok än för ett normalspårslok. Denna omständighet öppnar viss möjlighet att för smalspåriga diesellok använda en enklare och lättare kraftöverföring. Bl. a. härigenom föreligga redan nu vissa utsikter att få fram ett acceptabelt smalspårigt diesellok. Skulle det visa sig att detta resultat ej kan nås, måste ånglok beställas i stället för diesellok. Angeläget behov föreligger av cirka 30 dragkraftenheter, varav ett mindre antal för spårvidd 1 067 mm. Dessa senare äro avsedda att utföras så, att de kunna omändras till 891 mm spårvidd, när 1067 mm-nätet ombygges till normal spårvidd. Merkostnaden för att göra loken omändringsbara tillsammans med kostnaden för den framtida omändringen utgör endast en obetydlig del av anskaffningskostnaden. Kostnaden för dessa smalspåriga lok beräknas till cirka 12 miljoner kronor, varav 4 miljoner kronor i form av förskottslikvider torde falla på budgetåret 1952/53.

I föregående års petitaskrivelse framhölls de stora kostnadsbesparingar, som erhållas genom användning av diesellok i växlingstjänst. De ytterligare höjda kolpriserna göra nu besparingen ännu större. Ett diesellok beräknas sålunda per år inbespara cirka 75 000 kronor jämfört med ett ånglok. Styrelsen anser det därför önskvärt, att dylika motorlok snarast beställas för en totalsumma av 8 250 000 kronor, varav 2 750 000 kronor beräknas belöpa sig på budgetåret 1952/53.

För slutlikvidering av redan beställda 20 ånglok erfordras under budgetåret 5 925 000 kronor och för slutlikvidering av det beställda, ovan nämnda motorloket, det s. k. drivgasloket, 550 000 kronor.

Till anskaffning av lokomotorer ingick i petitan för budgetåret 1951/52 ett belopp av 1 450 000 kronor. Detta belopp jämte en kvarstående behållning av 112 000 kronor beräknas bliva helt förbrukat under budgetåret för likvidering av utelöpande beställningar. För mellanlikvider respektive slutlikvider för nämnda beställningar åtgår under budgetåret 1952/53 1 930 000 kronor..

Utöver dessa redan beställda lokomotorer föreligger på grund av den planerade utökningen av lokomotordriften ett ytterligare behov av 20 lokomotorer. Dessa beräknas draga en kostnad av cirka 2 miljoner kronor, varav 700 000 kronor under budgetåret 1952/53.

I fråga om ellok föreligger för närvarande en synnerligen besvärande brist. Denna nödvändiggör dels insättandet av oekonomiska ånglok på elektrifierade sträckor, dels indragning av persontåg samt andra serviceförsämrande åtgärder för person- och godstrafiken. Detta oaktat är elloksparken så ansträngd, att erforderliga underhållsarbeten ej alltid medhinnas samt att slopmässiga lok måste hållas i tjänst. Pågående och i denna skrivelse föreslagna

elektrifieringar kräva därutöver nya lok. Väntade leveranser av ellok beräknas icke täcka lokbehovet, för såvitt icke den nuvarande trafikkonjunkturen radikalt förändras. En plan har uppgjorts för att under 5 år avveckla ellokbristen. Därvid har förutsatts ungefär oförändrad trafikvolym, men viss förändring av trafikens struktur medförande ökat behov av lok. Enligt denna plan skulle under det närmaste året erfordras beställning av ellok för en totalsumma av minst 18 miljoner kronor. Med hänsyn till dessa omständigheter anser järnvägsstyrelsen att under budgetåret 1952/53 ellok böra inköpas för en totalsumma av minst 18 miljoner kronor. Till förskottslikvid för dessa lok erfordras under budgetåret cirka 5,6 miljoner kronor.

Slutligen erfordras till likvider för redan beställda ellok ett belopp av 27 300 000 kronor. Häri ingår 6,2 miljoner kronor för malmbanelok, varav beställts nya för ett totalbelopp av 9 miljoner kronor i stället för 4 miljoner kronor såsom närmast var avsett, då till sistnämnda anskaffning för budgetåret 1951/52 begärdes och anvisades 1,3 miljoner kronor till förskottslikvid. Samtidigt har emellertid den förutsedda ändringen av befintliga malmbanelok till ett totalbelopp av 6 miljoner kronor, vartill för budgetåret 1951/52 under rubriken »Ytterligare ombyggnad av rullande materiel» anvisats 2,5 miljoner kronor, kunnat reduceras till högst 1 miljon kronor. Härigenom har alltså av beställningsbemyndigandet för ombyggnad frigjorts ett belopp av minst 5 miljoner kronor, som omdisponerats och utnyttjats för nybeställning mellan ovanstående gränser 9 respektive 4 miljoner kronor.

Sammanfattningsvis får järnvägsstyrelsen sålunda anmäla behov av medel dels till följande redan utlagda beställningar, nämligen för ånglok 5 925 000 kronor, för drivgaslok 550 000 kronor, för lokomotorer 1 930 000 kronor samt för ellok 27 300 000 kronor, dels till förskottslikvider för här ovan motiverade nybeställningar nämligen för smalspårslok 4 000 000 kronor, för dieselväxellok 2 750 000 kronor, för lokomotorer 700 000 kronor, samt för ellok 5 600 000 kronor eller alltså med tillhoppa 48 755 000 kronor.

I anslutning härtill får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till anskaffning av lok och lokomotorer för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 48 800 000 kronor.*

## **2. Anskaffning av motorvagnar och rälsbussar ..... kronor 17 050 000**

För budgetåret 1951/52 har anvisats 8 900 000 kronor. Detta belopp jämte från föregående budgetår kvarstående anslagsbehållning beräknas bli helt taget i anspråk under budgetåret för likvidering av redan beställd materiel.

Statens järnvägars rälsbusspark omfattar för närvarande 646 fordon. Av dessa ha endast 53 stålkaross, alla övriga träkaross. Av dessa senare äro nu omkring 190 fordon efter minst 12 års intensiv användning i sådant skick, att ett fortsatt underhåll icke kan anses ekonomiskt. Antalet fordon med denna långa användningstid kommer under de närmaste 5 åren att öka med cirka 40

fordon per år. Då de numera icke kunna sägas fylla de krav som ställas från den resande allmänhetens sida är en successiv ersättningsanskaffning nödvändig.

På grund av rälsbusstdriftens goda räntabilitet i jämförelse med ångdriften samt den i förhållande till transportkapaciteten jämförelsevis låga kapitalkostnaden för rälsbusståg har det, särskilt under sista tiden med dess avsevärt ökade kostnader för fasta bränslen, blivit alltmera önskvärt att i ökad utsträckning ersätta ångtåg med rälsbusståg. Då flera verkstäder nu visat sig mer intresserade av rälsbusstillverkning än tidigare, synes tidpunkten vara inne att realisera detta önskemål. Att övergången från tåg- till rälsbusstdrift innebär en stor ekonomisk vinst framgår däruv att driftkostnaden för ett rälsbusståg, bestående av en rälsbuss och en släpvagn, vid nuvarande höga kolpriser torde kunna beräknas till mellan en tredjedel och en fjärdedel av driftkostnaden för de ångtåg, som nu i första hand äro avsedda att ersättas med rälsbusståg. Räknar man med att varje rälsbuss kör i medeltal 80 000 km per år, skulle detta innebära en årlig besparing per utbyte av över 150 000 kronor. Då kostnaden för en normalspårig rälsbuss och släpvagn uppgår till 300 000 à 400 000 kronor, skulle anskaffningskostnaden vara intjänad på få år. Framdeles då något större ångtåg ersättas med rälsbusståg blir det ekonomiska utbytet visserligen icke fullt så gynnsamt men dock alltjämt mycket tillfredsställande.

Enligt en uppgjord anskaffningsplan erfordras minst 125 rälsbussfordon årligen under de närmaste 5 åren för att tillgodose behoven dels att ersätta förslitna fordon, dels att utbyta loktåg med rälsbussar. Det vore ur såväl statens järnvägars som tillverkarnas synpunkt synnerligen värdefullt att redan nu få denna anskaffningsplan i princip godkänd. Härigenom skulle erhållas stabilitet i utvecklingen samtidigt som planläggningen av rälsbusstrafiken underlättades. Vidare torde man kunna förvänta att tillverkarna skulle bli mera intresserade, om de med säkerhet kunde räkna med en årlig beställning av denna storlek minst 5 år framåt. Erinras må i detta sammanhang om att även statens järnvägars överrevisorer i sin berättelse för budgetåret 1949/50 förordat ett sådant bemyndigande. Kostnaden för en dylik anskaffning beräknas till 22,5 miljoner kronor per år och medelsbehovet under budgetåret 1952/53 för förskottslikvider för dessa nybeställningar till 7,5 miljoner kronor.

För dellikvider respektive slutlikvider för rälsbusmateriel, vartill delanslag tidigare anvisats, erfordras under budgetåret 9 550 000 kronor. Hela anslagsbehovet för budgetåret 1952/53 beräknas således till (7 500 000 + 9 550 000 =) 17 050 000 kronor.

I anslutning härtill får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*dels att lämna styrelsen ett principbemyndigande på sätt och i den omfattning som angivits här ovan,*

*dels att till anskaffning av rälsbussfordon för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 17 050 000 kronor.*

### 3. Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar .... kronor 11 350 000

För budgetåret 1951/52 har till anskaffning av person-, resgods- och postvagnar anvisats tillhoppa 15 470 000 kronor. Av tidigare beviljade medel kvarstod vid budgetårets ingång en behållning av inemot 900 000 kronor, varför till styrelsens förfogande under budgetåret 1951/52 står tillhoppa cirka 16 340 000 kronor. Utlagda beställningar beräknas föranleda kontraktsenliga utbetalningar under budgetåret till ett belopp av 13 600 000 kronor, vartill torde komma omkring 1 800 000 kronor på grund av i leveranskontrakten intagna prisklausulbestämmelser. Vid nästa budgetårsskifte beräknas alltså kvarstå en anslagsbehållning av i runt tal 940 000 kronor. Denna behållning skulle visserligen kunna disponeras för förskottslikvider för nybeställningar av personvagnar, men vid en under nuvarande ekonomiska situation nödvändig gradering av investeringarnas angelägenhet måste en ökad anskaffning av rälsbussfordon ur flera synpunkter anses angelägnare än en fortsatt successiv anskaffning av personvagnar, även om en sådan anskaffning som ersättning för föråldrade trävagnar vore synnerligen önskvärd.

Vad beträffar 1 och 2 klass sovvagnar är emellertid en viss ersättningsanskaffning ofrånkomlig. Under senare år har anskaffats kombinerade 1, 2 och 3 klass samt hela 3 klass sovvagnar med stålkorg, varmt och kallt vatten m. m. Därigenom ha 3 klass resande på huvudlinjerna fått moderna vagnar liksom även resande till och från vissa sidolinjer, där kombinerade sovvagnar äro insatta. En nyanskaffning av 1 och 2 klass sovvagnarna, som i regel användas för huvudlinjerna, påbörjades först i december 1949, då 10 sådana vagnar i stålkonstruktion beställdes. Dessa beräknas bli levererade under vintern 1951—1952. Antalet är dock inte tillräckligt för att kunna tillgodose de resandes krav på huvudlinjernas sovvagnar. Härför erfordras ytterligare minst 30 1 och 2 klass sovvagnar, av vilka 10 bära beställas redan under budgetåret 1952/53. Kostnaderna beräknas till 3 200 000 kronor, varav 1 070 000 kronor på budgetåret 1952/53. Med hänsyn till fördelen att kunna planera för en längre serie synes ett bemyndigande emellertid bära omfatta samtliga 30 vagnar.

Vidare har generalpoststyrelsen anmält behov av 10 nya postvagnar. Dessa beräknas kosta 186 000 kronor per styck d. v. s. totalt 1 860 000 kronor. Till förskottslikvid erfordras under budgetåret 1952/53 620 000 kronor.

Utöver ovan angivna belopp erfordras för budgetåret 1952/53 10 600 000 kronor till slutlikvider och klausulersättningar för uteliggande person-, resgods- och postvagnsbeställningar.

Med hänsyn till ovan angivna beräknade behållning å 940 000 kronor stannar emellertid anslagsbehovet vid  $(10\,600\,000 + 1\,070\,000 + 620\,000 - 940\,000 =)$  11 350 000 kronor.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*dels att lämna styrelsen ett principbemyndigande på sätt och i den omfattning som angivits här ovan,*



*dels att till anskaffning av person-, resgods- och postvagnar anvisa ett investeringsanslag för budgetåret 1952/53 av 11 350 000 kronor.*

#### 4. Anskaffning av godsvagnar ..... kronor 36 500 000

Till anskaffning av godsvagnar — inkl. malmvagnar — anvisades för budgetåret 1950/51 17 110 000 kronor, varav 5 000 000 kronor å tilläggsstat. För de sålunda anvisade medlen har under budgetåret 1950/51 beställts godsvagnar inom landet och utlandet, men vid budgetårets utgång hade vagnarna icke slutlevererats. Av beställningssumman kvarstod därför ett ej utbetalat belopp av i runt tal 8 200 000 kronor.

För innevarande budgetår har anvisats tillhopa 15 250 000 kronor, varav 8 000 000 kronor för malmvagnar. Inberäknat den vid budgetårets ingång kvarstående behållningen står alltså 23 450 000 kronor till styrelsens förhållande för godsvagnsansskaffning. De redan utlagda beställningarna av godsvagnar beräknas under budgetåret 1951/52 kräva likvider, som till följd av efter beställningen inträdda prishöjningar beräknas komma att överskrida detta belopp med cirka 2 200 000 kronor. Av denna anledning har i det föregående begärts tilläggsanslag av samma storlek.

När hittills beställda vagnar levererats, kommer statens järnvägars park av normalspåriga godsvagnar (utom malmvagnar) att omfatta i runda tal 12 000 slutna och 25 700 öppna eller tillsammans 37 700 vagnar. Häri ingå omkring 12 600 över 40 år gamla vagnar. Av dessa äro omkring 3 500, vilka lasta högst 12 ton per vagn, i så dåligt skick, att det är i hög grad oekonomiskt att underhålla dem för att därigenom kunna behålla dem i trafikvagnparken. Med hänsyn till trafiksäkerheten har deras användning måst begränsas till långsamtgående tåg, vilket ur trafiksynpunkt är tyngande och oekonomiskt. Dessutom äro trafikanterna obenägna att använda dem. Den övervägande delen av vagnarna skulle för länge sedan ha slopats, om de icke måst behållas i trafik för att i möjligaste mån avhjälpa bristen på vagnar. En annan stor grupp, som till största delen ingår bland de äldsta vagnarna (över 40 år), utgöres av öppna vagnar, typ Os av 1898 års modell, vilka icke heller motsvara nutida krav. Denna grupp omfattar i runt tal 7 000 vagnar, som byggdes under en tid, då godstågen framfördes med en så jämförelsevis låg maximihastighet som 40 km/tim. Vid de väsentligt högre hastigheter, med vilka godstågen numera framföras, få vagnarna en slängig gång, vilket medför ökade påfrestningar på axlar och lager och ofta förorsakar varmgångar. Den alltför mycket stora varmgångsfrekvensen härrör till största delen från nämnda vagntyp. Järnvägsstyrelsen anser det ofrånkomligt, att förenämnda 12 600 vagnar planmässigt och på kortast möjliga tid utrangeras.

I sin skrivelse den 23 september 1950 angående anslag till godsvagnar — återgiven i Kungl. Maj:ts proposition nr 2 till 1951 års riksdag — har styrelsen bl. a. framhållit, att den normala ekonomiska livslängden för en godsvagn bör omfatta ungefär 35 år. För matvaruvagnar bör den vara ännu kortare.

Även om tillämpningen av en slopningsålder av 35 år är ouppnåelig ännu på många år, bör den dock tjäna som utgångspunkt vid bedömningen av vad som företagsekonomiskt rätteligen borde slopas och skaffas som ersättning. På grundval av de i ovan nämnda skrivelse anförda siffrorna över godsvagnsparkens åldersfördelning kan en successiv övergång under den närmaste tioårsperioden till 35 års slopningsålder beräknas innebära en årlig slopning av i medeltal 2 150 vagnar per år. Härei ingå förut nämnda 3 500 12-tonsvagnar, varav det övervägande antalet under alla omständigheter måste slopas med det snaraste. Sistnämnda vagnar äro avsedda att ersättas med vagnar med 20 tons lastförmåga. Teoretiskt skulle vagnarna alltså behöva ersättas med endast 2 100 vagnar. Godsvagnar lastas emellertid ej alltid till sin fulla lastvikt. Styrelsen anser därför, att nu nämnda vagnar böra ersättas med 3 000 vagnar. Detta innebär, att ett slopningsbehov av i medeltal 2 150 vagnar per år under tioårsperioden vid bibehållen trafikomfattning motsvaras av ett ersättningsbehov av inemot 2 100 vagnar i medeltal per år under perioden.

I fråga om erforderlig trafikkapacitet vill styrelsen anför följande. Enligt ovan åberopade skrivelse den 23 september 1950 har trafiken ökat sedan 1949, det senaste år, då vagnställningen var förhållandevis normal, ehuru även då med betydande vagnsbrist under betkampanjen. Om man jämför de sex första månaderna av de tre sista åren — d. v. s. de månader, för vilka siffror för i år föreligga klara — finner man att den transporterade godsmängden (utom lapplandsmalm) under 1950 var ungefär densamma som 1949, men att 1951 års siffror ligga 11 procent över 1950 års. Samma jämförelse beträffande utfört transportarbete mätt i godstonkm (utom av lapplandsmalm) ger 1 procents ökning från 1949 till 1950 och hela 26 procents ökning från 1950 till 1951.

Efterfrågan på godsvagnar har stigit oavbrutet. Medan vagnställningen under senare delen av 1949 och i början av 1950 ännu visade förhållandevis små bristsiffror, har vagnsbristen från hösten 1950 väsentligt förvärrats och antagit synnerligen allvarliga proportioner. Under den hittills gångna delen av 1951 har den genomsnittliga bristen per dag varit 4 000 vagnar. Svårast var bristen under april med ett medeltal per dag av 6 300 vagnar, och lindrigast under semestermånaden juli, som annars regelmässigt brukar uppvisa ett betydande vagnöverskott, men i år uppvisade en brist på 300 vagnar i medeltal per dag.

En redovisad brist på 6 300 vagnar skulle med hänsyn till omloppstiden teoretiskt motsvara ett nyanskaffningsbehov av i runt tal 30 000 vagnar. I verkligheten är emellertid det för vagnsbristens hävande erforderliga tillskottet av vagnar väsentligt mindre. Detta beror på att trafikanterna i tider av knapphet på vagnar ofta anmäla ett dagsbehov, som väsentligt överskrider vad de utan den momentana eftersläpningen i vagnutdelningen skulle anmäla. Trots att uppgifterna rörande vagnsbristen av nämnda anledning icke ge en fullt riktig bild av tillskottsbehovet, äro de dock användbara som indikator på den verkliga vagnställningen. Den allvarliga vagnsbristen skulle ha varit ännu svårare, om det ej tidvis funnits tillgång till ett icke obetydligt antal

utländska med importgods såsom bilar och annat hit inkomna vagnar, vilka på återgång till hemlandet utnyttjats ej blott för transporter till utlandet utan även för inländska transporter så långt gällande vagnsamtrafikavtal medgivit. Tillgången på utländska vagnar är emellertid osäker och är i varje fall icke att bygga på för framtiden, då vagnutbytesförhållandena kunna ändra sig.

Vagnsbristen vållar trafikanterna svårigheter bl. a. i form av driftsstörningar och kostnader för forcerad lastning och lossning.

Det är givetvis svårt att förutsäga trafikutvecklingen. Visserligen kan konstateras att vagnslastgodstrafiken stagnerat sedan halvårsskiftet. De senaste årens omfattande investeringar i industrien och den fortgående produktionsökningen ge dock styrelsen anledning att inom ekonomiskt rimliga gränser söka rusta sig i första hand för att bättre än hittills kunna tillgodose trafikanterna och i andra hand för att möta en successiv trafikstegring, som borde bli en direkt följd av den ökade produktionen. Starka skäl tala alltså icke blott för en *ersättnings*anskaffning av ovan angiven omfattning d. v. s. med omkring 2 100 vagnar per år utan även för en utökning av vagnparken. Att ange storleken av den erforderliga ökningen är emellertid vanskligt. Här må endast understrykas att behovet i fråga icke får förbises. Enligt styrelsens bedömande vållar en otillräcklig godsvagnspark nämligen nationalekonomiska förluster.

När det gäller att bedöma medelsbehovet för budgetåret 1952/53 borde man alltså strängt taget utgå från att mer än 2 100 vagnar borde anskaffas. Det ansträngda investeringsläget samt den omständigheten, att jämväl viss smalspårig godsvagnsmateriel nu med nödvändighet måste anskaffas nödvändiggör emellertid en begränsning av anskaffningen av normalspårsvagnar under det närmaste budgetåret. Efter undersökningar av tänkbar tillverkningskapacitet samt med hänsyn tagen till övriga på frågan inverkan faktorer har styrelsen kommit till att anskaffningen av vanliga slutna och öppna normalspåriga vagnar under nästkommande budgetår bör begränsas till 500 slutna och 1 000 öppna vagnar.

Såsom ovan framhållits föreligger ett betydande framtida ersättningsanskaffningsbehov. Om statens järnvägar erhöle ett principmedgivande att under den närmaste femårsperioden i medeltal per år få beställa 1 200 godsvagnar, skulle ett dylikt medgivande sannolikt intressera de tillverkande industrierna att inrätta sig för tillverkningar i längre serier. Härigenom skulle det kunna bli möjligt att få lägre tillverkningskostnader och anskaffningspris.

För matvaruvagnar är som redan nämnts den normala ekonomiska livslängden kortare än för vanliga slutna vagnar. Största delen, drygt 400 av omkring 600 befintliga matvaruvagnar, äro tillverkade under åren 1907—1909 och 1911—1916 och äro, trots att de ombyggts och moderniserats, till största delen att betrakta som överåriga. Även här föreligger alltså ett påtagligt behov av förnyelse.

Behovet av matvaruvagnar är säsongmässigt koncentrerat till sommar och vinter. Det är störst på vintern, då vagnarna gå som varmvagnar med toppbe-

lastning under december, då bl. a. sydfrukter skola distribueras före jul- och nyårshelgerna. Trafikanterna måste härunder ofta vänta på vagn 2 à 3 veckor, vilket måste anses vara för mycket. Matvaruvagnarna efterfrågas emellertid också under den varma delen av året i stigande grad. Detta får till stor del tillskrivas icke blott ökade transportbehov för lättfördärvligt gods inom landet utan även den ökade exporten av bl. a. fisk, ost och smör. Styrelsen har visserligen för denna export lyckats att tidvis få hjälp med kylvagnar från framför allt tyska förbundsbanan, men detta är ett stöd, som man icke med säkerhet kan påräkna i framtiden. Under sommaren 1951 har tyska förbundsbanan för övrigt icke varit lika benägen att bistå med vagnhjälp som under de närmast föregående åren. Det framtida behovet av matvaruvagnar för exporten blir beroende bl. a. av den framtida jordbrukspolitiska utvecklingen. Det ställer sig svårt att nu lägga fram ett program på längre sikt för ersättningsanskaffning av matvaruvagnar, men med tanke på den stigande inhemska trafiken — transportererna av bl. a. grönsaker öka stadigt — synes det vara klokt att räkna med ett stigande totalbehov.

Det är för övrigt en internationell företeelse att transportererna av lättfördärvliga varor i vagnar med skydd mot ogynnsam yttertemperatur öka, vilket givetvis sammanhänger med strävandena att höja den allmänna levnadsstandarden. USA kanske ger det bästa exemplet härpå, men även i Europa går utvecklingen i denna riktning. FN:s europeiska organ ägna stort intresse åt att lösa hithörande problem. Ett europeiskt bolag har nyligen bildats med uppgift att bedriva internationell kylvagnstrafik, och ett annat bolag har tillkommit med motsvarande uppgift för den västtyska trafiken. I det förra bolaget äro alla västeuropeiska järnvägsförvaltningar med undantag av de skandinaviska delägare.

Eftersom en del av behovet framför allt av varmvagnar men även av kylvagnar kan tillgodoses med enbart isolerade vagnar utan uppvärmnings- eller kylningsanordningar, har styrelsen i år, sedan erforderliga medel ställts till förfogande på 1951/52 års stat, beställt 100 dylika isolerade vagnar.

Med hänsyn till vad ovan anförts om behovet dels av ersättningsanskaffning för slopmässiga vagnar, dels av utökning av matvaruvagnsparken, anser styrelsen ofrånkomligt att ytterligare 100 isolerade vagnar anskaffas under nästa budgetår.

För anskaffning av andra bottentömningsvagnar än malmvagnar ha tidigare beviljats medel för 65 vagnar. Önskemålen bland trafikanterna att kunna erhålla bottentömningsvagnar för transporter av visst massgods öka ständigt. Även för järnvägen erbjuda dessa vagnar icke oväsentliga fördelar, därigenom att till följd av den snabba lossningen omloppstiden blir kort. Styrelsen anser därför nödvändigt att under nästa budgetår beställa ytterligare 75 bottentömningsvagnar.

Vad ovan sagts om bottentömningsvagnar gäller också för sidotippningsvagnar av den typ, av vilka några enheter redan finnas i vagnparken. För att möta den stigande efterfrågan anser styrelsen att ytterligare 25 sidotippningsvagnar måste anskaffas under nästa budgetår.

Det har länge varit svårt att inom rimlig tid tillgodose behoven av specialvagnar för transport av transformatorer och andra tunga föremål. Dylika transporter förekomma allt oftare, och transportföremålen tendera att bli allt större och tyngre. För att avhjälpa den svåra brist, som här råder, anser styrelsen det nödvändigt att anskaffa 3 transformatortransportvagnar varav 2 med en lastvikt av 85 ton och en med en lastvikt av minst 180 ton.

För anskaffning av malmvagnar har för budgetåret 1951/52 beviljats medel, som möjliggjort beställningar av 750 vagnar.

Nära hälften av nu befintliga malmvagnar är 35 år eller däröver. Om man även för malmvagnar skulle successivt under 10 år övergå till en slopningsålder av 35 år, vilket väl kan försvaras, skulle under budgetåret 1952/53 och under vart och ett av de följande fyra budgetåren krävas en ersättningsanskaffning av 300 vagnar. Under de närmast därpå följande fem budgetåren skulle krävas en ersättningsanskaffning av omkring 200 vagnar. De första vagnar, som måste utmönstras, äro de för transporter från Boliden avdelade äldsta malmvagnarna litt. Mam, som nu äro alldeles förslitna.

Dessutom erfordras nyanskaffning för att möta den ökade malmtrafik, varom Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag varslat. Härtill kommer att efterfrågan på malmvagnar för transport av slig och styckemalm även utanför malmbanan ständigt tilltager.

När styrelsen äskar medel för anskaffning av malmvagnar på 1952/53 års stat, borde styrelsen alltså utgå från ett behov av betydligt mer än 300 vagnar. Av skäl, som ovan anförts för begränsning av anskaffningen av vanliga slutna och öppna vagnar, finner sig styrelsen emellertid för budgetåret 1952/53 böra begära medel till anskaffning av endast omkring 300 malmvagnar.

Vad ovan anförts gäller endast normalspåriga vagnar. Även för den smalspåriga vagnparken erfordras emellertid under budgetåret 1952/53 viss ersättnings- och utökningsanskaffning. Styrelsen anser det ofrånkomligt att anskaffa 100 öppna vagnar och 20 överföringsvagnar för 891 mm spårvidd samt 10 överföringsvagnar för 1 067 mm spårvidd. Sistnämnda vagnar konstrueras så, att de för obetydliga kostnader kunna ändras till spårvidden 891 mm.

Det samlade medelsbehovet för ersättnings- och utökningsanskaffning av normal- och smalspåriga godsvagnar under budgetåret 1952/53 redovisas i nedanstående tabell:

V a g n a r	Total kostnad kronor	Medelsbehov kronor under budgetåret 1952/53
<i>Normalspåriga.</i>		
Slutna. öppna och isolerade vagnar .....	35 000 000	9 400 000
Specialvagnar (bottentömnings-, sidotippnings- och transformatortransportvagnar) .....	3 000 000	1 000 000
Malmvagnar .....	7 500 000	2 500 000
	<b>45 500 000</b>	<b>12 900 000</b>
<i>Smalspåriga.</i>		
Öppna vagnar och överföringsvagnar .....	1 800 000	600 000
Summa	<b>47 300 000</b>	<b>13 500 000</b>

Till dellikvider och slutlikvider för beställda men ej levererade vagnar beräknas under budgetåret 1952/53 åtgå 23 000 000 kronor och till förskottslikvider för ovan motiverade nya godsvagnsbeställningar 13 500 000 kronor.

Styrelsen hemställer i anslutning till vad sålunda anförts, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*dels att lämna styrelsen ett principbemyndigande på sätt och i den omfattning som angivits här ovan,*

*dels att till anskaffning av godsvagnar för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 36 500 000 kronor.*

## **5. Ombyggnad av rullande materiel . . . . . kronor 8 000 000**

Till ombyggnad av rullande materiel har för innevarande budgetår anvisats 4 900 000 kronor, vilket belopp beräknas bliva helt förbrukat under budgetåret.

För fortsatt ombyggnad av ånglok samt för modernisering av med enskilda banor övertagna ånglok beräknas ett medelsbehov av cirka 350 000 kronor. För modernisering av rälsgående motorfordon beräknas åtgå cirka 150 000 kronor.

För ombyggnadsarbeten å elektrolok beräknas under budgetåret 1952/53 åtgå ett totalbelopp av 850 000 kronor.

Varmgångna glidlager å godsvagnar förekomma allttjämt i mycket betydande och störande omfattning. Godsvagnsglidlagren förorsaka för närvarande statens järnvägar en årlig extra utgift av storleksordningen 2 miljoner kronor. Härtill kommer indirekta olägenheter för järnvägen och trafikanten. För att nedbringa kostnader och olägenheter böra alla i övrigt för insättning i snabbgående fjärrgodståg användbara vagnar förses med rullager. Upplysningsvis må nämnas att alla nya normalspåriga godsvagnar sedan 10 år tillbaka förses med rullager. Järnvägsstyrelsens närmaste mål i detta avseende är därför att på fem år kunna ersätta kvarvarande cirka 20 000, i medeltal omkring 30 år gamla axlar av 1898 års typ med rullageraxlar. För närvarande utgallras per år endast cirka 2 000 gamla axlar på grund av utmattning. Antalet skulle sålunda stiga till cirka 4 000 per år. Under budgetåret 1952/53 erfordras härför 3 600 000 kronor, avseende kostnaden för anskaffning och montering av rullagerboxar. Kostnaden för de nya axlarna bestridas med trafikmedel.

Pågående arbeten med anordning av sidoluckor m. m. å vissa 4-axliga godsvagnar för åstadkommande av snabbare och billigare lossning av kol och koks m. m. böra avslutas under budgetåret 1952/53. För bestridande av kostnaderna härför erfordras under budgetåret 1952/53 700 000 kronor.

Vidare erfordras 500 000 kronor för slutförandet av tryckluftbromsmontering å smalspåriga godsvagnar och lok, 1 000 000 kronor för ringfjäderbuffertar å malmvagnarna och 100 000 kronor till ombyggnad av en sluten godsvagn för transport av djupfrusna matvaror.

Slutligen bör för diverse mindre här ej särskilt redovisade ombyggnadsarbeten ävensom för mötande av prisstegringar reserveras ett belopp av 750 000

kronor. Den sammanlagda för budgetåret 1952/53 erforderliga medelsanvisningen uppgår således till (350 000 + 150 000 + 850 000 + 5 900 000 + 750 000 =) 8 000 000 kronor.

I anslutning härtill får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till ombyggnad av rullande materiel för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 8 000 000 kronor.*

## D. Sjöfartsmateriel.

### 1. Ny tåg färja..... kronor 5 000 000

De båda Trelleborgsfärjorna »Drottning Victoria» och »Konung Gustav V» äro nu över 40 år gamla och underhållskostnaderna som följd härav relativt höga. Då färjorna äro koleldade ha bränslekostnaderna genom det senaste årets kraftigt stigande bränslepriser blivit mycket stora. Mest rationellt vore därför utan tvivel att ersätta de båda färjorna med ny materiel. En undersökning har visat, att man som alternativ härtill möjligen skulle kunna tänka sig att en genomgripande reparation kunde öka färjornas livslängd med cirka 10 år. Kostnaderna för en dylik genomgripande reparation ha preliminärt beräknats till cirka 2 000 000 kronor per färja. Denna kostnad skulle bestridas av driftmedel. Efter en dylik reparation skulle färjorna ändock i drifts- och underhållsavseende vara mycket dyrbara på grund av de höga bränslepriserna och den åldriga konstruktionen. Genom att vid den genomgripande reparationen jämväl installera oljeeldning skulle man vid nuvarande relationer mellan olja och kol kunna nedbringa driftkostnaderna med cirka 300 000 kronor per år.

Med hänsyn till den relativt långa byggnadstid man nu torde få räkna med för en ny färja samt den korta återstående livslängd, som de båda ovannämnda färjorna skulle få även vid en genomgripande reparation av ovan angivet slag, synes man icke längre kunna uppskjuta att anskaffa en ny färja. Denna bör vara av tåg färjan »Starkes» storlek och i första hand avsedd för Trelleborgsleden. Färjan bör emellertid även lämpa sig för Malmöleden, där ett mycket starkt behov föreligger av en reservfärja för »Malmöhus», som har samma gångtid som denna. För att en dylik färja skall kunna användas även å Malmöleden, måste dock vissa arbeten utföras i hamnarna i Malmö och Köpenhamn. Anskaffningskostnaden för en ny färja har preliminärt uppskattats till cirka 15 miljoner kronor. Vid en jämförelse mellan en koleldad och en dieselmotordriven färja av ifrågavarande storlek beräknas dieseldriften vid 600 dubbelturer mellan Trelleborg och Sassnitz medföra en årlig bränslebesparing av cirka 1 000 000 kronor. En investering av 15 miljoner kronor förräntas sålunda väl genom de lägre driftkostnaderna för en dieseldriven färja. Därest medel erhålles för beställning av färjan under budgetåret 1952/53 beräknas denna kunna levereras tidigast under år 1955.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till ny tåg färja för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 5 000 000 kronor.*

## **2. Ombyggnad av sjöfartsmateriel ..... kronor 350 000**

Även vid nyanskaffning av en färja är det erforderligt att grundligt upp- rusta en av de två gamla färjorna, så att denna kan hållas i trafik ytterligare 10 år. Därvid borde som nämnts fartyget utrustas för oljeeldning, vilket beräknas kosta 350 000 kronor. Denna kostnad blir nästan helt betald på ett år genom driftkostnadsbesparing.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till ombyggnad av sjöfartsmateriel för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 350 000 kronor.*

## **E. Biltrafik.**

### **1. Garage- och verkstadsbyggnader ..... kronor 3 000 000**

Den kraftiga utveckling, som statens järnvägars biltrafik undergått, har medfört ett alltmer stegrat behov av anläggningar för skötsel, underhåll och garagering av den till cirka 1 500 vägbussar och 200 lastbilar uppgående fordonsparken.

Till följd av rådande byggnadsrestriktioner och anbefalld investeringsbe- gränsning har verkstads- och garagebehovet ej kunnat tillgodoses i behövlig omfattning, vilket medfört att otillfredsställande förhållanden för närvarande råda på ett flertal platser i fråga om rationella verkstadslokaler m. m. och de arbetshygieniska betingelser, under vilka verkstadspersonalen arbetar. Vidare har det förebyggande underhållet måst eftersättas och vagnar garageras utomhus, vilket medfört förutom ökade underhållskostnader även förkortad livslängd på fordonen. Årskostnaden för ett garage understiger icke obetyd- ligt de ökade kostnader, som uppkomma, då bussarna måste garageras utom- hus (bl. a. ökade personal-, underhålls- och bränslekostnader).

I samband härmed bör nämnas att arbetarskyddsstyrelsen gjort grava an- märkningar mot arbetsförhållandena på ett flertal platser, där nyanläggningar äro planerade.

För att täcka de närmaste fem årens investeringsbehov i fråga om verk- stads- och garageanläggningar beräknas vid nuvarande prisnivå ett belopp av cirka 15 miljoner kronor bliva erforderligt. Disponibla medel utgöra cirka 2 miljoner kronor, vilka till huvudsaklig del komma att förbrukas under inne- varande budgetår. Det resterande medelsbehovet utgör sålunda cirka 13 mil-



joner kronor, av vilket belopp till det första utbyggnadsstadiet erfordras i runt tal 3 miljoner kronor.

Under återopande av vad här anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till garage- och verkstadsbyggnader för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.*

## 2. Anskaffning av bilmateriel ..... kronor 10 500 000

Till anskaffning av bilmateriel begärde järnvägsstyrelsen för innevarande budgetår ett anslag på 10,5 miljoner kronor. På i statsverkspropositionen anförda skäl nedsattes emellertid beloppet till 9,8 miljoner kronor. Det sålunda reducerade anslaget jämte under året inträffade prisförhöjningar har medfört, att den planerade beställningen av 155 vägbusar, 35 lastbilar, 1 personbil, 1 personsläpvagn och 25 godssläpvagnar har måst reduceras till 125 vägbusar, 22 lastbilar, 1 personbil och 14 godssläpvagnar.

Beträffande anslagsbehovet för budgetåret 1952/53 får styrelsen meddela följande.

Vid ingången av nu löpande budgetår förfogade statens järnvägar för sin yrkesmässiga biltrafik över 1 500 vägbusar, 195 lastbilar, 18 personbilar, 14 personsläpvagnar och 389 godssläpvagnar. Normalt räknas med att en väg-buss kan användas under cirka 13 år, och samma förslitningstid beräknas även för personbilar. Motsvarande siffror för lastbilar och släpvagnar beräknas till 10 respektive 15 år. Våren 1953 — den tidpunkt, då de vägfordon, för vilka medel nu äskas, beräknas vara leveransklara för insättande i trafik — ha icke mindre än 474 busar, 83 lastbilar, 6 personbilar och 60 godssläpvagnar av den nuvarande fordonsparken överskridit den ålder, då de med hänsyn till förslitning och otillfredsställande driftsekonomi normalt borde utrangeras och ersättas med modern och ur driftsynpunkt mera ändamåls-enlig materiel.

Relationen mellan antalet överåriga fordon och sålunda behövlig ersättningsanskaffning under budgetåret 1952/53 framgår av efterföljande tabell.

	Bussar	Lastbilar	Personbilar	Personsläpvagnar	Godssläpvagnar
Antal vägfordon den 1/7 1951 ....	1 500	195	18	14	389
Därav normalt överåriga våren 1953	474	83	16	—	60
Under tillverkning varande fordon, vartill medel beviljats budgetåret 1951/52 och vilka till en del utgöra ersättning för ovan angivna överåriga fordon .....	125	22	1	—	14
Kvarstående överåriga fordon våren 1953 för vilka ersättningsanskaffning normalt borde ske under budgetåret 1952/53 .....	349	61	5	—	46

Av tabellen framgår att under budgetåret 1952/53 för normal förnyelse av fordonsparken skulle behöva anskaffas 349 vägbuskar, 61 lastbilar, 5 personbilar och 46 godssläpvagnar, vartill kommer den ersättningsanskaffning, som erfordras för förnyelse av den fordonspark, som kommer att tillföras statens järnvägar genom förstärkning av enskilda järnvägar och inköp av enskilda biltrafikföretag. Ny bilmateriel krävs även för dels igångsättande av ny trafik på vägsträckor, där statens järnvägar efter vederbörlig ansökan erhåller trafiktillstånd, dels utökad trafik på linjer, där trafikunderlaget numera är av sådan omfattning att nya turer måste inrättas.

Den nuvarande fordonsparken fördelar sig mycket ojämnt på olika åldersgrupper. Orsaken härtill är att endast ett ringa antal fordon anskaffades under krigsåren 1940—1945. Genom en väl avvägd framtida årlig anskaffning och under förutsättning att biltrafiken utvecklas på ett normalt sätt, kan en successiv utgällning av de överåriga fordonen göras inom loppet av fem år, utan att kravet på en någorlunda jämn anskaffning därför behöver eftersättas. Gjorda beräkningar ge nämligen vid handen, att fordonsparken för budgetåret 1952/53 och framdeles vid en årlig förnyelse med cirka 140 vägbuskar, 20 lastbilar, 2 personbilar och 25 godssläpvagnar efter cirka fem år får en någorlunda jämn ålderssammansättning. Under ännu ett antal år framåt skulle det sålunda bli nödvändigt att bibehålla i trafik överåriga, ur drift- och underhållssynpunkt oekonomiska fordon, men med hänsyn till dels angelägenheten att begränsa investeringarna, dels önskvärheten av att uppnå en jämn årlig nyanskaffning anser sig styrelsen böra begränsa årsanskaffningen till nyssnämnda antal fordon, för vilket ändamål med nuvarande priser erfordras 10,5 miljoner kronor.

Under åberopande av det anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till anskaffning av bilmateriel för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 10 500 000 kronor.*

### **3. Förvärv av billinjer ..... kronor 2 000 000**

Till förvärv av billinjer har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 2 miljoner kronor, vilket i sin helhet beräknas vara disponerat vid innevarande budgetårs utgång.

Inom statens järnvägars trafikområde finnes allttjämt ett antal privata bussföretag, vilkas införlivande med statens järnvägars biltrafik skulle medföra rationaliseringar av trafikapparaten till fördel för såväl verket som allmänheten. De trafikföretag, med vilka kontakt för närvarande upprätthålles för utrönande av förutsättningarna för förvärv, anses betinga ett värde av cirka 9 miljoner kronor. Av detta belopp hänför sig cirka 5 miljoner kronor till företag, som av olika anledningar — i de flesta fall på grund av ägarens ålder — sannolikt komma att försäljas inom den närmaste tiden, och där nu-

varande ägaren självmant hänvänt sig till statens järnvägar med erbjudande om försäljning.

För sådana angelägna förvärv, varom förhandlingar pågå och där en uppgörelse icke längre kan uppskjutas, erfordras minst 2 miljoner kronor.

Under åberopande av det anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till förvärv av billinjer för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.*

## **F. Inventarier**..... kronor 9 300 000

Till anskaffning av verkstadsmaskiner och annan för drifttjänstens olika grenar erforderlig materiel, som enligt gällande bokföringsprinciper skola avskrivas under en längre följd av år, har anvisats anslag, som för de tre senaste budgetåren utgjort 4 000 000, 8 000 000 och 5 400 000 kronor respektive.

Det vid statens järnvägar fortgående rationaliseringsarbetet ställer betydande krav på medelstillgång för anskaffning av inventarier, främst verkstadsmaskiner, biljettmaskiner och transportfordon för ban- och trafik tjänsten. Härutöver erfordras medel bl. a. till anskaffning av viss materiel för höjande av hjälpberedskapen vid statens järnvägar.

Det för inventarieanskaffningen under nästa budgetår erforderliga beloppet beräknas till 9 600 000 kronor. Då emellertid vid budgetårets ingång väntas kvarstå en behållning å tidigare anvisade anslag, uppgående till 300 000 kronor, utgör anslagsbehovet för budgetåret 1952/53 9 300 000 kronor.

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

*att till inventarier för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 9 300 000 kronor.*

## **G. Statens järnvägars dispositionsanslag** ..... kronor 11 000 000

Dispositionsanslaget har hittills varit avsett att täcka — förutom kostnaderna för återställande av genom olyckshändelser skadade anläggningar och materiel — kostnader för dels oförutsedda brådskande arbeten och anskaffningar, dels en mångfald mindre arbeten. Med hänsyn till att man under senare åren alltmer övergått från specificerade anslag till kollektivanslag å riksstaten, är, såsom inledningsvis meddelats, avsett att i fortsättningen jämväl bestrida kostnaderna för dessa mindre, ej specificerade arbeten av respektive kollektivanslag i stället för av dispositionsanslaget. Detta senare anses därigenom kunna minskas från 14 000 000 kronor, som upptagits för de två senaste åren,

till 11 000 000 kronor och innefattar således nu endast kostnader för olycks-  
händelser och för oförutsedda arbeten i övrigt.

Jämlikt föreskrift i Kungl. Maj:ts brev den 26 oktober 1945 lämnas i när-  
lagda bilaga en närmare redogörelse för användningen av det för budgetåret  
1950/51 anvisade dispositionsanslaget.

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

*att såsom statens järnvägars dispositionsanslag för budgetåret  
1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 11 000 000 kronor.*

---

I behandlingen av detta ärende ha jämväl deltagit överdirektören Oreds-  
son, järnvägsfullmäktigen Nordenson, järnvägsfullmäktigesuppleanten Åse-  
lius, tjänsteförrättande byråchefen å persontrafikbyrån distriktschefen Mark-  
land, verkstadsdirektören Norinder, förrådsdirektören Holme, överingenjö-  
rerna Sandström, Ringqvist och Karsberg, byråcheferna Malmkvist, Frisell  
och Melin samt tillförordnade byråchefen Jonson å godstrafikbyrån.

Underdånigst

ERIK UPMARK

*A. Thorsell*

Stockholm den 28 september 1951.

---

## Bilaga.

**Redogörelse för användning av statens järnvägars dispositionsanslag  
under budgetåret 1950/51.**

Såsom statens järnvägars dispositionsanslag har för budgetåret 1950/51 anvisats ett investeringsanslag av 14 000 000 kronor. Tillsammans med från äldre anslag kvarstående behållning å 187 260 kronor 11 öre har således till styrelsens förfogande under här ifrågakvarande budgetår stått ett belopp av 14 187 260 kronor 11 öre. Under budgetåret har förbrukats 14 602 302 kronor 5 öre i enlighet med nedanstående specifikation:

	Kronor
Nytt personalhus vid Vassijaure.....	1 220: 60 <sup>1)</sup>
Ny verkstadsanläggning i Visby .....	752 421: 41 <sup>2)</sup>
Anläggande av linbana i Åre.....	211 161: 04 <sup>3)</sup>
Ombyggnad och utvidgning av elektrifierings- och signal- byggnadsorganisationens verkstads- och förrådslokaler i Nässjö .....	347 800: — <sup>4)</sup>
Spårplaneringar å Majnabbshamnen vid Göteborg .....	125 000: — <sup>5)</sup>
Uppförande av en verkstads-, förråds- och personalbyggnad vid Värnamo .....	114 833: 23 <sup>6)</sup>
Diverse arbeten å bana och byggnader.....	7 548 900: 51
» » » elektriska belysningsanläggningar .....	64 175: 70
» » » telefonanläggningar m. m. ....	8 000: —
» » » anläggningar för elektrisk tågdrift .....	1 034: 40
» » » huvudverkstäder .....	755 154: 49
» » » förrådsavdelningen.....	44 877: 05
» » » rullande materiel.....	1 002 508: 58
Betlastningsanordningar.....	695 859: 12 <sup>7)</sup>
Genom olyckshändelse förstörd egendom.....	2 929 355: 92
	<hr/> Summa 14 602 302: 05

<sup>1)</sup> Kungl. Maj:ts beslut den <sup>28</sup>/<sub>1</sub> 1949.

<sup>2)</sup> » » » » <sup>16</sup>/<sub>7</sub> 1948.

<sup>3)</sup> » » » » <sup>26</sup>/<sub>5</sub> 1950.

<sup>4)</sup> » » » » <sup>9</sup>/<sub>8</sub> 1950.

<sup>5)</sup> » » » » <sup>16</sup>/<sub>8</sub> 1950.

<sup>6)</sup> » » » » <sup>20</sup>/<sub>4</sub> 1951.

<sup>7)</sup> » » » » <sup>9</sup>/<sub>5</sub> 1947, <sup>14</sup>/<sub>5</sub> 1948, <sup>1</sup>/<sub>10</sub> 1948, <sup>1</sup>/<sub>4</sub> 1949, <sup>24</sup>/<sub>3</sub> 1950 och <sup>30</sup>/<sub>3</sub> 1951.