

## TILL KONUNGEN.

Jämlikt gällande instruktion får järnvägsstyrelsen härmed avgiva förslag till nya byggnader och anläggningar m m vid statens järnvägar, för vilka anslag anses böra äskas av 1955 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående investeringsanslag till nya byggnader och anläggningar m m vid statens järnvägar för budgetåret 1955/56.

Till en början torde få lämnas en redogörelse för utfallet av *investeringsverksamheten under budgetåret 1953/54*, d v s tillgången och förbrukningen av investeringsmedel under nämnda tidsperiod (tabell 1).

Tabell 1. Utfallet av investeringsverksamheten budgetåret 1953/54.

Anslagsrubrik	Tillgängliga medel		Utgifter 1953/54	Behållning vid budgetårets utgång
	Anslags- behållning från föregående budgetår	Anvisat för budget- året		
	Tusental kronor			
<b>A. Byggnader och anläggningar.</b>				
Bangårdar .....	2 269	15 500	15 343	2 426
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	—	4 275 <sup>1)</sup> 22 000	26 275	—
Anläggning av industrispår Örnsköldsviks västra—Gullänget .....	1 800	2 200	—	4 000
Ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med Källby—Kinnekleva .....	1 412	3 300	2 652	2 060
Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö ....	—	12 000	9 996	2 004
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .....	—	99 <sup>2)</sup> 22 000	22 992	—
Skenfria vägkorsningar m m .....	634	—	195	439
Broar m m .....	409	736 <sup>2)</sup> 7 500	8 645	—
Husbyggnader .....	99	18 300	9 409	8 990
Signalsäkerhetsanläggningar .....	2 099	9 100	8 176	3 023
Vägskyddsanläggningar .....	—	1 000 <sup>1)</sup> 2 500	3 500	—
Telefonanläggningar m m .....	584	8 900	5 678	3 806
Anläggningar för elektrisk tågdrift ..	534	13 200	11 518	2 216
Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet	—	25 000	19 987	5 013
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar .....	1 460	6 000	4 092	3 368
Anläggningar vid huvudverkstäder ....	2 104	7 700	3 544	6 260
Anläggningar vid förrådsavdelningen ..	742	1 100	153	1 689
Summa byggnader och anläggningar	14 146	183 303	152 155	45 294
<b>B. Försvarsberedskap .....</b>	9 737	2 000	3 610	8.127
<b>C. Rullande materiel.</b>				
Anskaffning av:				
lok och lokomotorer .....	2 296	54 000	46 670	9 626
motorvagnar och rälsbussar .....	344	251 <sup>2)</sup> 24 000	24 595	—
person-, resgods- och postvagnar ....	4 235	12 200	13 814	2 621
godsvagnar .....	—	2 652 <sup>2)</sup> 43 500	46 152	—
Ombyggnad av rullande materiel .....	266	10 700	10 362	604
Summa rullande materiel	7 141	147 303	141 593	12 851

Anslagsrubrik	Tillgängliga medel		Utgifter 1953/54	Behåll- ning vid budgetårets utgång
	Anslags- behåll- ning från före- gående budgetår	Anvisat för budget- året		
Tusental kronor				
<b>D. Sjöfartsmateriel.</b>				
Ny tågfärja .....	1 000	5 000	9	5 991
Ombyggnad av sjöfartsmateriel .....	—	200	199	1
Summa sjöfartsmateriel	1 000	5 200	208	5 992
<b>E. Biltrafik.</b>				
Garage- och verkstadsbyggnader .....	141	3 000	1 947	1 194
Anskaffning av bilmateriel .....	1 440	10 500	8 529	3 411
Förvärv av billinjer .....	737	3 000	3 431	306
Summa biltrafik	2 318	16 500	13 907	4 911
<b>F. Inventarier m m .....</b>	1 472	9 800	8 865	2 407
<b>G. Statens järnvägars dispositionsanslag ..</b>	2 147	—9 906 <sup>1)2)</sup> 14 000	5 301	940
Summa summarum	37 961	368 200	325 639	80 522

1) Anslagsförstärkning med medel från statens järnvägars dispositionsanslag enl Kungl Maj:ts brev 18. 6. 1954.

2) Anslagsförstärkning med medel från statens järnvägars dispositionsanslag enl Kungl Maj:ts brev 20. 8. 1954.

Såsom framgår av denna sammanställning, i vilken anslag av finansiell natur icke medtagits, utgjorde summan av för budgetåret 1953/54 tillgängliga medel, d v s den vid budgetårets ingång kvarstående behållningen å tidigare medelsanvisningar jämte för budgetåret anvisade investeringsanslag, 406.161.000 kronor. I brev den 15 januari 1954 har Kungl Maj:t föreskrivit, att statens järnvägars här ifrågavarande investeringsanslag budgetåret 1953/54 finge belastas med ett sammanlagt belopp av högst 330 milj kronor. De under budgetåret redovisade investeringsutgifterna belöpte sig i verkligheten till 325.639.000 kronor och understego alltså den fastställda investeringsramen med 4.361.000 kronor. Vid budgetårets utgång kvarstod således en anslagsbehållning av 80.522.000 kronor.

För finansiering av *investeringsverksamheten under budgetåret 1954/55* står till styrelsens förfogande dels nyssnämnda behållning, ökad med 275.000 kronor utgörande vid utgången av budgetåret 1953/54 kvarstående behållningar å de å riksstaterna för budgetåren 1947/48 respektive 1951/52 anvisade investeringsanslagen till Förvärv av aktier i Bergslagernas med flera järnvägsaktiebolag och Förvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, vilka behållningar i enlighet med Kungl Maj:ts brev den

14 maj 1954 vid budgetårets ingång överförts till Statens järnvägars dispositionsanslag, dels av 1954 års riksdag anvisade anslag, vilka belöpa sig till 290.800.000 kronor. Den totala medelstillgången innevarande budgetår utgör således  $(80.522.000 + 275.000 + 290.800.000 =)$  371.597.000 kronor. Medelsanvändningen har såsom framgår av tabell 2 nu beräknats till 327.887.000 kronor och ligger alltså inom den investeringsram på maximalt 330 milj kronor, som Kungl Maj:t genom nyssnämnda brev fastställt för budgetåret 1954/55.

I enlighet med av Kungl Maj:t den 18 juni och 20 augusti 1954 lämnade bemyndiganden har styrelsen av de vid utgången av budgetåret 1953/54 behållna medlen å Statens järnvägars dispositionsanslag för tillfällig förstärkning av vissa andra investeringsanslag tagit i anspråk sammanlagt 9.906.000 kronor med den fördelning på olika anslagsrubriker, som angivits i tabell 1. Därest i enlighet med Kungl Maj:ts beslut styrelsen skall av de för budgetåret 1954/55 för berörda ändamål anvisade anslagen ersätta dispositionsanslaget de därifrån sålunda lämnade tillskotten, kommer detta, enligt vad nu kan förutses, att alltför starkt begränsa den för arbeten och anskaffningar kvarstående delen av vederbörande anslag. För att undvika framställning om tilläggsanslag för innevarande budgetår är det erforderligt att ifrågavarande anslagsförstärkningar få kvarstå orubbade och således icke återföras till dispositionsanslaget. Styrelsen har därför i sitt här framlagda förslag utgått från denna förutsättning. Såsom framgår av tabell 2 är medelstillgången å dispositionsanslaget sådan, att detta synes möjligt ur anslagssynpunkt. Icke heller i övrigt torde något hinder för en dylik åtgärd behöva föreligga. Styrelsen tillåter sig i detta hänseende hänvisa till vad styrelsen anfört i sin framställning till Kungl Maj:t den 15 maj 1954 angående ifrågavarande anslagsförstärkningar.

I anslutning till vad sålunda anförts får styrelsen hemställa,

*att Kungl Maj:t måtte medgiva, att här ifrågavarande anslagsförstärkningar å sammanlagt 9.906.000 kronor icke behöva återföras till dispositionsanslaget.*

Av efterföljande tabell 2 framgår, huru vid bifall till denna framställning tillgången och den beräknade förbrukningen av investeringsmedel fördela sig på de olika anslagsrubrikerna.

Tabell 2. Tillgång och beräknad förbrukning av investeringsmedel  
budgetåret 1954/55.

Anslagsrubrik	Tillgängliga medel		Beräknade utgifter 1954/55	Beräknad behåll- ning vid budgetårets utgång
	Anslags- behåll- ning från före- gående budgetår	Anvisat för budget- året 1954/55		
Tusental kronor				
<b>A. Byggnader och anläggningar.</b>				
Bangårdar .....	2 426	13 500	14 926	1 000
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	—	23 000	23 000	—
Anläggning av industrispår Örnsköldsviks västra—Gullänget .....	4 000	—	1 500	2 500
Ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorps med Källby—Kinnekleva .....	2 060	1 000	1 000	2 060
Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö ....	2 004	9 000	10 004	1 000
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .....	—	26 500	26 000	500
Skenfria vägkorsningar m m .....	439	—	139	300
Broar m m .....	—	7 000	6 900	100
Husbyggnader .....	8 990	10 500	12 190	7 300
Signalsäkerhetsanläggningar .....	3 023	3 000	6 023	—
Vägskyddsanläggningar .....	—	4 700	4 700	—
Telefonanläggningar m m .....	3 806	5 500	6 906	2 400
Anläggningar för elektrisk tågdrift ..	2 216	10 600	12 016	800
Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet	5 013	19 000	19 013	5 000
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar .....	3 368	6 000	9 168	200
Anläggningar vid huvudverkstäder ....	6 260	—	3 710	2 550
Anläggningar vid förrådsavdelningen ..	1 689	3 300	4 289	700
Summa byggnader och anläggningar	45 294	142 600	161 484	26 410
<b>B. Försvarsberedskap .....</b>	8 127	—	4 427	3 700
<b>C. Rullande materiel.</b>				
Anskaffning av:				
lok och lokomotorer .....	9 626	33 000	34 626	8 000
motorvagnar och rälsbussar .....	—	25 600	25 600	—
person-, resgods- och postvagnar ....	2 621	7 900	6 721	3 800
godsvagnar .....	—	42 400	42 400	—
Ombyggnad av rullande materiel .....	604	11 100	11 704	—
Summa rullande materiel	12 851	120 000	121 051	11 800
<b>D. Sjöfartsmateriel.</b>				
Ny tågfärja .....	5 991	—	5 991	—
Ombyggnad av sjöfartsmateriel .....	1	800	801	—
Summa sjöfartsmateriel	5 992	800	6 792	—
<b>E. Biltrafik.</b>				
Garage- och verkstadsbyggnader .....	1 194	3 700	3 494	1 400
Anskaffning av bilmateriel .....	3 411	3 000	6 311	100
Förvärv av billinjer .....	306	2 500	2 506	300
Summa biltrafik	4 911	9 200	12 311	1 800
<b>F. Inventarier m m .....</b>	2 407	8 200	10 607	—
<b>G. Statens järnvägars dispositionsanslag ..</b>	1 215 <sup>1)</sup>	10 000	11 215	—
Summa summarum	80 797	290 800	327 887	43 710

<sup>1)</sup> Härav ca 275.000 kr, utgörande kvarstående behållningar å äldre anslag till aktieförvärv i vissa enskilda järnvägar, huvudsakligen BJ, vilka behållningar skola överföras till Statens järnvägars dispositionsanslag (Kungl Maj:ts brev den 14.5.1954).

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till att redogöra för *investeringsverksamheten under budgetåret 1955/56* enligt nu föreliggande planer ävensom för storleken av det vid nu gällande pris- och löneförhållanden beräknade anslagsbehovet.

I den plan för statens järnvägars investeringsverksamhet under 1950-talet, som redovisades i 1950 års statsverksproposition, räknade järnvägsstyrelsen med ett genomsnittligt årligt investeringsbehov av 230 milj kronor i 1948 års priser, vilket i 1954 års priser skulle motsvara cirka 335 milj kronor. Såsom styrelsen i tidigare petitaskrivelser framhållit har emellertid en viss eftersläpning i förhållande till tioårsprogrammet uppstått. För de hittills gångna fyra åren av tioårsperioden, d v s budgetåren 1950/51—1953/54, kan denna eftersläpning mätt i 1954 års priser uppskattas till närmare 300 milj kronor eller volymmässigt sett för fyraårsperioden till över 20 procent, varav dock den övervägande delen faller på de två första åren.

Liksom föregående år har styrelsen vid utarbetande av investeringsprogrammet i första hand medtagit sådana av riksdagen redan beslutade arbeten och anskaffningar, som beräknas föranleda utgifter under budgetåret. Nya företag ha medtagits efter angelägenhetsgrad med huvudvikten lagd vid sådana investeringar, som betingats av säkerhetsskäl eller äro ägnade att medföra rationaliseringsvinster och sålunda nedbringa driftkostnaderna. Styrelsen har därjämte även denna gång sökt bereda plats för investeringar, som avse att höja transportkapaciteten. I flertalet fall ha däremot i och för sig önskvärda standardhöjningar måst lämnas utanför investeringsprogrammet.

Av efterföljande sammanställning framgår den enligt ovan angivna principer beräknade medelsförbrukningen och det på grundval därav fixerade anslagsbehovet för budgetåret 1955/56 (tabell 3).

Tabell 3. Beräknad medelsförbrukning samt anslagsbehov  
för budgetåret 1955/56.

Anslagsrubrik	Beräknad		Anslagsbehov 1955/56
	anslags- behållning från budgetåret 1954/55	medels- förbrukning 1955/56	
Tusental kronor			
<b>A. Byggnader och anläggningar.</b>			
1. Bangårdar .....	1 000	15 300	14 300
2. Dubbelspårsbyggnader och linjeom- läggningar .....	—	25 000	25 000
3. Anläggning av industrispår Örnkölds- viks västra—Gullänget .....	2 500	2 000	—
4. Ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med Källby—Kinnekleva .....	2 060	—	—
5. Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn —Vislanda och Bredåkra—Växjö ....	1 000	8 000	7 000
6. Fortlöpande förstärkning av spåröver- byggnaden .....	500	21 000	20 500
7. Skenfria vägkorsningar m m .....	300	200	—
8. Broar m m .....	100	5 000	4 900
9. Husbyggnader .....	7 300	12 000	4 700
10. Signalsäkerhetsanläggningar .....	—	9 000	9 000
11. Vägskyddsanläggningar .....	—	4 500	4 500
12. Telefonanläggningar m m .....	2 400	6 600	4 200
13. Anläggningar för elektrisk tågdrift ..	800	9 800	9 000
14. Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet	5 000	18 000	13 000
15. Lokstations- och driftverkstadsanlägg- ningar .....	200	8 100	7 900
16. Anläggningar vid huvudverkstäder ...	2 550	4 750	2 200
17. Anläggningar vid förrådsavdelningen	700	2 000	1 300
Summa byggnader och anläggningar	26 410	151 250	127 500
<b>B. Försvarsberedskap .....</b>	3 700	5 000	1 300
<b>C. Rullande materiel.</b>			
1. Anskaffning av lok och lokomotorer	8 000	38 000	30 000
2. Anskaffning av motorvagnar och räls- bussar .....	—	24 300	24 300
3. Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar .....	3 800	14 000	10 200
4. Anskaffning av godsvagnar .....	—	45 000	45 000
5. Ombyggnad av rullande materiel ....	—	9 900	9 900
Summa rullande materiel	11 800	131 200	119 400
<b>D. Sjöfartsmateriel.</b>			
1. Ny tåg färja .....	—	10 000	10 000
Summa sjöfartsmateriel	—	10 000	10 000
<b>E. Biltrafik.</b>			
1. Garage- och verkstadsbyggnader ....	1 400	3 900	2 500
2. Anskaffning av bilmateriel .....	100	6 600	6 500
3. Förvärv av bilinjer .....	300	2 500	2 200
Summa biltrafik	1 800	13 000	11 200
<b>F. Inventarier m m .....</b>	—	8 700	8 700
<b>G. Statens järnvägars dispositionsanslag ...</b>	—	15 000	15 000
Summa summarum	43 710	334 150	293 100

Såsom framgår av sammanställningen har styrelsen för budgetåret 1955/56 räknat med en medelsförbrukning av 334.150.000 kronor och ett anslagsbehov av 293.100.000 kronor. Den sålunda beräknade medelsförbrukningen överstiger den för föregående budgetår av Kungl Maj:t fastställda investeringsramen på högst 330.000.000 kronor med i runt tal 4.000.000 kronor eller 1 procent.

Med hänsyn till föreliggande behov är en investering av här föreslagen omfattning enligt styrelsens mening synnerligen välmotiverad och nödvändig. Oaktat detta är styrelsen likväl beredd att, om så av allmänekonomiska skäl skulle anses vara nödvändigt, söka begränsa investeringarna under nästa budgetår med högst ett 20-tal milj kronor. En dylik åtgärd kan dock helt naturligt icke genomföras utan minskning av den i investeringsverksamheten sysselsatta personalen.

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

## A. Byggnader och anläggningar.

1. **Bangårdar** ..... kronor 14.300.000

Av tidigare anvisade anslag till bangårdar förefanns vid utgången av budgetåret 1953/54 en behållning av 2.426.000 kronor. För budgetåret 1954/55 har till samma ändamål anvisats 13.500.000 kronor, varför 15.926.000 kronor stå till förfogande för hithörande arbeten under innevarande budgetår. Av denna summa beräknas 14.926.000 kronor komma att tagas i anspråk för slutförande av redan pågående arbeten samt för igångsättning och bedrivande av förut anmälda arbeten, till vilka medel anvisats. En anslagsbehållning av 1.000.000 kronor beräknas sålunda komma att förefinnas vid budgetårets utgång.

För budgetåret 1955/56 förutses en medelsförbrukning av 15.300.000 kronor, varav 5.960.000 kronor till arbeten, för vilka anslagsmedel tidigare äskats och anvisats, och 9.340.000 kronor till nya respektive fortsättning av förut anmälda arbeten enligt följande sammanställning:



	Total kostnad kronor	Medelsför- brukning un- der budget- året 1955/56 kronor
Utbyggnad av personbangården vid Stockholm C ..	6.000.000	3.000.000
Fortsatt utbyggnad av uppställningsbangården för personvagnar vid Hagalunds övre .....	4.300.000	500.000
Utbyggnad och mekanisering av rangerbangården i Ånge .....	5.000.000	1.500.000
Spåranordningar för motorvagnshall vid Kalmar S	450.000	300.000
Utökning av Ståthöga rangerbangård invid Norr- köping .....	3.000.000	500.000
Mekanisering av rangerbangården vid Hallsberg ....	3.000.000	500.000
Anordnande av gångbroar och gångtunnlar .....	300.000	300.000
Förlängning av mötesspår, anordnande av tredje tåg- väg och anläggning av nya mötesplatser .....	1.000.000	1.000.000
Mindre bangårdsombyggnader och diverse bangårds- anordningar .....	1.740.000	1.740.000
Summa	24.790.000	9.340.000

Angivna medelsbehov för utbyggnad av bangårdarna vid Stockholm C, Hagalunds övre och Ånge avser fortsättning av de arbeten, för vilka närmare motivering lämnats i styrelsens den 28 september 1951 ingivna anslagsäskande för budgetåret 1952/53. Till dessa arbeten har tidigare anvisats respektive 2.000.000, 1.500.000 och 2.500.000 kronor.

För uppställning av rälsbussar och motorvagnar vid lokstationen Kalmar södra erfordras utökade spåranordningar. Kostnaden för dessa har uppskattats till 450.000 kronor, varav 300.000 kronor beräknas bli förbrukade under budgetåret 1955/56.

Befintliga spåranordningar å Ståthöga rangerbangård invid Norrköping ha länge varit otillräckliga för utförande på ett rationellt sätt av där förekommande godsvagnsrangering. En utökning av spårsystemet är därför behövlig. Totalkostnaden härför uppskattas till 3.000.000 kronor, varav 500.000 kronor beräknas belöpa sig på nästa budgetår.

Under erinran om att statens järnvägars överrevisorer i sin berättelse för budgetåret 1948/49 framhållit behovet av mekanisering av rangerbangårdar, uttalade styrelsen i sin anslagsframställning den 28 september 1951, att i första hand Ånge rangerbangård borde komma ifråga till sådan mekanisering. Sedan arbetet härmed nu fortskridit så långt, att anläggningen delvis kunnat tagas i bruk, stå motsvarande anordningar på rangerbangården i Hallsberg närmast på arbetsprogrammet. Kostnaden härför har app-

roximativt uppskattats till 3.000.000 kronor med en beräknad medelsförbrukning av 500.000 kronor under budgetåret 1955/56.

I likhet med tidigare år erfordras slutligen medel för gångbroar och gångtunnlar, förlängning av mötesspår, anordnande av tredje tågväg och anläggning av nya mötesplatser ävensom för smärre bangårdsombyggnader och diverse bangårdsanordningar såsom vagnvågar, vändskivor och kranar, lastkajer, plattformar och plattformslak m m.

Med hänsyn till vid ingången av budgetåret 1955/56 förutsedd anslagsbehållning utgör behovet av ytterligare medel sålunda (15.300.000 — 1.000.000 =) 14.300.000 kronor.

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

*att till bangårdar för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 14.300.000 kronor.*

## 2. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar . . . . . kronor 25.000.000

För fortsatt anläggning av dubbelspår på linjerna Stockholm—Göteborg, Katrineholm—Malmö och Örebro—Frövi har för budgetåren 1937/38 t o m 1954/55 anvisats sammanlagt 176.250.000 kronor, varav för innevarande budgetår 23.000.000 kronor. Detta belopp beräknas bliva förbrukat under budgetåret.

Under budgetåret 1953/54 ha linjesträckorna Stjärnhov—Sparreholm (återstående del), Katrineholm—Baggetorp, Herrljunga—Vårgårda, Stockaryd—Rörvik och Lidnäs—Moheda, tillsammans omfattande 43 km banlängd, öppnats för dubbelspårstrafik. Under innevarande budgetår beräknas ytterligare 57 km kunna färdigställas för dubbelspårstrafik, nämligen bansträckorna Baggetorp—Vingåker, Vårgårda—Lagmansholm, Rörvik—Lammhult—Lidnäs, Hästveda—Ballingslöv och Örebro—Hovsta.

Medelsförbrukningen för dubbelspårsarbetenas fortsatta bedrivande beräknas för budgetåret 1955/56 till 25.000.000 kronor.

Vid beräkning av anslagsbehovet för här ifrågakvarande ändamål har styrelsen — i anslutning till sin tidigare i denna framställning gjorda hemställan — förutsatt, att från Statens järnvägars dispositionsanslag under budgetåret 1953/54 erhållen förstärkning å sammanlagt 4.275.000 kronor icke skall behöva återföras till dispositionsanslaget.

Styrelsen hemställer, att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 25.000.000 kronor.*

### 3. Anläggning av industrispår Örnsköldsviks västra—Gullänget.

För ovanstående industrispårsanläggning har tidigare anvisats investeringsanslag med sammanlagt 4.000.000 kronor. Vissa med anläggningen sammanhängande stadsplanefrågor m m inom Örnsköldsviks stad ha, som styrelsen i föregående års petitaskrivelse meddelat, försenat arbetets påbörjande, varför för ändamålet anvisade medel icke till någon del tagits i anspråk före utgången av budgetåret 1953/54. Sedan tidigare hinder undanröjts, har arbetet emellertid nu igångsatts. Styrelsen beräknar medelsförbrukningen till 1.500.000 kronor under innevarande budgetår och till 2.000.000 kronor under budgetåret 1955/56. Ytterligare medelsanvisning för sistnämnda budgetår erfordras sålunda icke.

### 4. Ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med Källby—Kinnekleva.

Å ifrågavarande rubrik har t o m budgetåret 1954/55 anvisats investeringsanslag med sammanlagt 9.000.000 kronor, avseende ombyggnadsarbetena å linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp. Delsträckan Håkantorp—Lidköping öppnades för normalspårig trafik den 24 september 1953. Sedan jämväl delsträckan Forshem—Lidköping färdigställdes och den 20 maj 1954 öppnades för normalspårig trafik, är alltså normalspårsdrift numera införd på hela sträckan Forshem—Håkantorp. Vad angår sidolinjen Källby—Kinnekleva, vilken ävenledes innefattas i 1951 års riksdags ombyggnadsbeslut, anförde styrelsen i fjolårets petitaskrivelse, att den av Kungl Maj:t den 24 april 1953 anbefallda utredningen beträffande nämnda bandel ännu icke slutförts och att styrelsen därför icke vore beredd att då taga ställning till frågan, vilken trafikeringsform som borde väljas för tillgodoseende av transportbehovet inom bandelens trafikområde.

Styrelsen kommer inom kort att framlägga resultatet av förenämnda utredning och därvid hemställa om bemyndigande att nedlägga trafiken på bandelen Källby—Kinnekleva från den tidpunkt styrelsen finner lämplig samt att uppriva spåret.

Någon ytterligare medelsanvisning erfordras icke å ovanstående rubrik.

### 5. Ombyggnad till normalspår av linjerna—Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö ..... kronor 7.000.000

För ovan angivna arbete har t o m innevarande budgetår anvisats investeringsanslag med tillhoppa 26.000.000 kronor, varav 9.000.000 kronor för budgetåret 1954/55. Tillsammans med en vid budgetårets ingång förefintlig

behållning å tidigare anslag, 2.004.000 kronor, stå 11.004.000 kronor till förfogande för arbetenas fortsättande under nu löpande budgetår. Under budgetåret 1953/54 uppgick medelsförbrukningen för av statens järnvägar utförda arbeten till 9.996.000 kronor. Härutöver ha vissa terrasseringsarbeten utförts och bekostats av arbetsmarknadsstyrelsen i och för sysselsättning av friställd arbetskraft.

I sina under senaste år ingivna anslagsäskanden har styrelsen framhållit, att det ur järnvägsteknisk synpunkt vore angeläget, att breddningsarbetet på linjen Kristianstad—Karlskrona bedreves i en takt, som befunnes lämplig ur drift- och byggnadsteknisk synpunkt. Ombyggnadsarbetena ha hittills kunnat fullföljas på sådant sätt, att linjen Kristianstad—Sölvesborg—Karlshamn tagits i trafik som normalspårig järnväg den 1 september 1954.

I anslutning till sitt uttalande i förra årets anslagsframställning har styrelsen i skrivelse den 26 februari 1954 redovisat resultatet av verkställd utredning rörande den framtida utformningen av trafikförhållandena på Listerlandet och därvid anhållit om bemyndigande att bli nedläggas järnvägsdriften på den smalspåriga bandelen Sölvesborg—Hörviken och upprika spåret på delsträckan Lister-Mjällby—Hörviken. Då möjligheten för Sölvesborgs station att behandla smalspåriga godsvagnar skulle komma att bortfalla vid övergången till normalspårdrift å huvudlinjen, har Kungl Maj:t på av styrelsen sedermera gjord särskild framställning genom brev den 13 augusti 1954 bemyndigat styrelsen att för utläggning av ett normalspårigt, för vagnslastgods avsett industrispår utmed den smalspåriga delsträckan Sölvesborg—Lister-Mjällby taga i anspråk högst 225.000 kronor av Statens järnvägars dispositionsanslag.

Sedan numera preliminära överenskommelser träffats med Karlshamns och Ronneby städer angående järnvägslinjens framdragande genom respektive städer, synes det bli möjligt att bedriva arbetena med ombyggnad av linjen Karlshamn—Karlskrona på sådant sätt, att denna linje skall kunna tagas i bruk såsom normalspårig vid utgången av år 1956, förutsatt att här för erforderliga medel ställas till förfogande.

Med hänsyn till den anbefallda investeringsbegränsningen har styrelsen icke ansett sig kunna räkna med större medelsförbrukning än i runt tal 10.000.000 kronor under budgetåret 1954/55 — varvid en behållning av 1.000.000 kronor är att förutse vid budgetårets utgång — och 8.000.000 kronor under budgetåret 1955/56. Med hänsyn till nyssnämnda behållning utgör sålunda anslagsbehovet för sistnämnda budgetår 7.000.000 kronor.

I sina under tidigare år ingivna petita har styrelsen — under hänvisning till att ombyggnadsarbetena å blekingenätet dels till ej ringa del vore att betrakta som beredskapsarbeten till motverkande av arbetslöshet, dels icke vore räntabla — hemställt, att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen att å driftbudgeten anvisa erforderliga belopp för avskrivning av de för arbetet

äskade och anvisade investeringsanslagen. Dessa framställningar ha emellertid hittills icke föranlett någon åtgärd från Kungl Maj:ts sida. Med hänsyn till statens järnvägars i nuvarande läge hårt ansträngda ekonomi finner styrelsen det icke skäligen eller ur allmän trafikpolitisk synpunkt rimligt att statens järnvägar skola belastas med kostnaderna för icke lönsamma investeringar. Styrelsen får därför ånyo hemställa om avskrivningsanslag för ifrågavarande ändamål.

Under åberopande av vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl Maj:t måtte förslå riksdagen att för budgetåret 1955/56 anvisa

*dels å kapitalbudgeten till ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö ett investeringsanslag av 7.000.000 kronor,*

*dels å driftbudgeten till avskrivning av såväl nyssnämnda belopp som tidigare för ändamålet anvisade investeringsanslag å tillhoppa 26.000.000 kronor, sammanlagt 33.000.000 kronor.*

#### 6. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .... kronor 20.500.000

För innevarande budgetår har till ovan angivna ändamål anvisats ett investeringsanslag av 26.500.000 kronor. Härav beräknas 26.000.000 kronor komma att under budgetåret tagas i anspråk för utbyte av förslitna räler samt inläggning av underläggsplattor. En behållning av 500.000 kronor är sålunda att förutse vid budgetårets utgång.

För budgetåret 1955/56 beräknas ett medelsbehov av 21.000.000 kronor.

Med hänsyn till ovan angivna behållning utgör anslagsbehovet (21.000.000 — 500.000 =) 20.500.000 kronor.

Vid beräkning av anslagsbehovet för här ifrågavarande ändamål har styrelsen — i anslutning till sin tidigare i denna framställning gjorda hemställan — förutsatt, att från Statens järnvägars dispositionsanslag under budgetåret 1953/54 erhållen förstärkning å 992.000 kronor icke skall behöva återföras till dispositionsanslaget.

Under åberopande av det anförda hemställer styrelsen, att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 20.500.000 kronor.*

8. **Broar m m** ..... kronor 4.900.000

Till investeringsarbeten å broar m m har för innevarande budgetår anvisats 7.000.000 kronor. För nu löpande budgetår beräknas en medelsförbrukning av 6.900.000 kronor, främst för fortsättande av vissa större, i tidigare anslagsäskanden angivna broanläggningar, ävensom för fortsättande eller påbörjande av en del smärre, i budgetårets arbetsprogram ingående arbeten. En anslagsbehållning av 100.000 kronor är följaktligen allt förutse vid utgången av budgetåret 1954/55.

För budgetåret 1955/56 beräknas medelsbehovet till 5.000.000 kronor. Härav avser 750.000 kronor statens järnvägars kostnadsandel för de nya trafikförbindelserna mellan Tegelbacken och Södermalm i Stockholm samt 700.000 kronor fortsatt om- och tillbyggnad av bro över Gavleån i Gävle. I övrigt omfattar arbetsprogrammet ett större antal angelägna broombyggnader m m av mindre storleksordning.

Med hänsyn till förutsedd behållning utgör anslagsbehovet (5.000.000 — 100.000 =) 4.900.000 kronor.

Vid beräkning av anslagsbehovet å här ifrågavarande rubrik har styrelsen — i anslutning till sin tidigare i denna framställning gjorda hemställan — förutsatt, att från Statens järnvägars dispositionsanslag under budgetåret 1953/54 erhållen förstärkning å 736.000 kronor icke skall behöva återföras till dispositionsanslaget.

Styrelsen hemställer sålunda, att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till broar m m för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 4.900.000 kronor.*

9. **Husbyggnader** ..... kronor 4.700.000

Av tidigare anvisade anslag till husbyggnader förefanns vid utgången av budgetåret 1953/54 en behållning av 8.990.000 kronor. Anslagsbehållningen har blivit avsevärt större än vad som förutsågs skola bli vid ingivande av föregående års anslagsäskande, beroende dels på att husbyggnadsverksamheten i viss mån begränsats till förmån för andra arbeten, som ansetts mera angelägna, dels ock därpå att vissa planerade byggnadsföretag uppskjutits på grund av ändrade dispositioner eller andra omständigheter. För budgetåret 1954/55 har anvisats ett anslagsbelopp av 10.500.000 kronor, varför sammanlagt 19.490.000 kronor stå till förfogande för innevarande budgetår. Med hänsyn till den anbefallda totala investeringsramen torde det emellertid bli nödvändigt att även under detta budgetår vidtaga viss förskjutning av arbetsprogrammet, och styrelsen beräk-

nar därför att av tillgängliga medel icke taga i anspråk mer än 12.190.000 kronor. En anslagsbehållning av 7.300.000 kronor skulle till följd härav vara att förutse vid utgången av budgetåret 1954/55.

För budgetåret 1955/56 beräknar styrelsen en medelsförbrukning av 12.000.000 kronor. Härav hänför sig 4.950.000 kronor till arbeten, som uppgivits i tidigare års petitaskrivelser, och 7.050.000 kronor till nya respektive fortsättning av förut anmälda arbeten enligt följande sammanställning:

	Total kostnad kronor	Medelsför- brukning un- der budget- året 1955/56 kronor
Utbyggnad av stationshuset vid Stockholm C . . . . .	4.000.000	1.000.000
Nytt godsmagasin i Hälsingborg . . . . .	1.700.000	1.000.000
Nytt godsmagasin i Uddevalla . . . . .	900.000	400.000
Uppförande av banmästarförråd jämte personalloka- ler i Ånge . . . . .	150.000	150.000
Nya bostadshus . . . . .	500.000	500.000
Förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd ..	1.000.000	1.000.000
Diverse mindre husbyggnadsarbeten . . . . .	3.000.000	3.000.000
Summa	11.250.000	7.050.000

Angivna medelsbehov för utbyggnad av stationshuset vid Stockholm C och uppförande av nytt godsmagasin i Hälsingborg avser fortsättning av arbeten, för vilka motivering lämnats i styrelsens anslagsäskanden den 28 september 1951 respektive 25 september 1952. Till dessa arbeten har tidigare anvisats 1.000.000 resp 500.000 kronor.

I rationaliseringssyfte är avsett att genomföra en centralisering av den nu på tvenne stationer (Uddevalla C och Uddevalla hamn) uppdelade styckegodstrafiken vid Uddevalla. Härvid erfordras uppförande av ett nytt godsmagasin, som beräknas kosta 900.000 kronor.

Nuvarande banmästarförråd i Ånge är bristfälligt och bör snarast ersättas med nybyggnad, i vilken jämväl kommer att inrymmas erforderliga lokaler för banpersonalen.

För uppförande av nya bostadshus, där så oundgängligen kräves, samt förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd anses liksom tidigare vissa belopp böra ställas till förfogande.

Slutligen erfordras till diverse mindre husbyggnadsarbeten, i huvudsak avseende förbättring av tjänste- och personallokaler, uppförande eller utökning av mindre förråds- och verkstadsbyggnader m m, 3.000.000 kronor.

Med hänsyn till den behållning å tidigare anvisade medel, som är att förutse vid innevarande budgetårs utgång, utgör behovet av ytterligare

anslagsmedel för här ifrågavarande ändamål (12.000.000 — 7.300.000 =) 4.700.000 kronor.

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

*att till husbyggnader för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 4.700.000 kronor.*

#### 10. Signalsäkerhetsanläggningar ..... kronor 9.000.000

För budgetåret 1954/55 har till signalsäkerhetsanläggningar anvisats 3.000.000 kronor. Dessutom kvarstod vid budgetårets ingång en behållning av 3.023.000 kronor å tidigare anvisade anslag. Medelstillgången under det nu löpande budgetåret utgör alltså 6.023.000 kronor, vilket belopp beräknas helt åtgå under budgetåret.

För budgetåret 1955/56 beräknas medelsförbrukningen till 9.000.000 kronor, varav 3.840.000 kronor för arbeten påbörjade budgetåret 1953/54 eller tidigare, 3.765.000 kronor för arbeten, som påbörjats eller äro avsedda att påbörjas innevarande budgetår samt 1.395.000 kronor för nya arbeten, som äro planerade att igångsättas budgetåret 1955/56 och som totalt beräknas kosta 4.190.000 kronor. I sistnämnda belopp äro inräknade erforderliga medel till bl a ställverksanläggningar för Fagersta C, Vårgårda m fl stationer liksom sådana anläggningar för trafikplatser på den till normal spårvidd ombyggda linjen Kristianstad—Karlshamn. Vidare ingå medel för linjeblockanläggning Frövi—Örebro C samt diverse andra anordningar bl a utfartssignaler.

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

*att till signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 9.000.000 kronor.*

#### 11. Vägskyddsanläggningar ..... kronor 4.500.000

För budgetåret 1954/55, vid vars ingång icke kvarstod någon behållning å tidigare för ändamålet anvisade medel, har till vägskyddsanläggningar anvisats 4.700.000 kronor. Den för sistnämnda budgetår beräknade medelsförbrukningen uppgår till ett lika stort belopp.

Under budgetåret 1955/56 förutses en medelsförbrukning av 4.500.000 kronor. De anordningar till förbättrat skydd vid vägkorsningar, som planeras skola utföras inom angiven kostnadsram, äro samtliga av hög angelägenhetsgrad. I beloppet äro inräknade behövliga medel för arbeten, som dels påbörjats budgetåret 1953/54 eller tidigare, 400.000 kronor, dels ar-



beten, som avses skola igångsättas budgetåret 1954/55, 2.100.000 kronor, dels slutligen arbeten, som äro planerade att taga sin början under budgetåret 1955/56, 2.000.000 kronor.

Vid beräkning av anslagsbehovet å här ifrågavarande rubrik har styrelsen — i anslutning till sin tidigare i denna framställning gjorda hemställan — förutsatt, att från Statens järnvägars dispositionsanslag under budgetåret 1953/54 erhållen förstärkning å 1 milj kronor icke skall behöva återföras till dispositionsanslaget.

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

*att till vägskyddsanläggningar för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 4.500.000 kronor.*

**12. Telefonanläggningar m m . . . . . kronor 4.200.000**

För budgetåret 1954/55 har till ifrågavarande ändamål anvisats 5.500.000 kronor. Från närmast föregående budgetår kvarstod en anslagsbehållning av 3.806.000 kronor. Av sålunda disponibla medel, tillhoppa 9.306.000 kronor, beräknas vid utgången av nu löpande budgetår kvarstå 2.400.000 kronor.

Medelsförbrukningen under budgetåret 1955/56 beräknas till 6.600.000 kronor och anslagsbehovet, sedan hänsyn tagits till förutsedd behållning, till 4.200.000 kronor. Medelsförbrukningen innefattar kostnaden för arbeten, som dels påbörjats budgetåret 1953/54 eller tidigare, 2.305.000 kronor, dels påbörjats eller beräknas komma att påbörjas innevarande budgetår, 2.905.000 kronor, dels slutligen äro avsedda att igångsättas budgetåret 1955/56, 1.390.000 kronor.

Totalkostnaden för de arbeten, som äro avsedda att igångsättas budgetåret 1955/56, beräknas uppgå till 4.490.000 kronor. Arten och omfattningen av dessa arbeten framgår av följande sammanställning.

	Total kostnad kronor	Härav för budgetåret 1955/56 kronor
Fortsatt utbyggnad av ny kabel Stockholm—Göteborg	1.600.000	250.000
Diverse mindre kabelarbeten . . . . .	170.000	25.000
Komplettering av förstärkare m m . . . . .	195.000	95.000
Linjeselektering, mindre arbeten . . . . .	75.000	35.000
Högtalaranläggningar . . . . .	164.000	69.000
Impulsuranläggningar . . . . .	97.000	47.000
Radioanläggningar för rangerbangårdar och tågfarjor	317.000	197.000
Fjärrautomatisering . . . . .	1.000.000	175.000
Telefonlokaler . . . . .	60.000	60.000
Övrigt . . . . .	812.000	437.000
Summa	4.490.000	1.390.000

Beträffande angivna arbeten må framhållas följande.

I styrelsens skrivelser angående anslag till nya byggnader och anläggningar m m för budgetåren 1947/48 och 1953/54 anmäldes, att de gamla, åren 1924 och 1932 idrifttagna telefonkablarna från Stockholm till Göteborg och Malmö blivit otillräckliga för den kraftigt utvecklade telefontrafiken. Medel ha hittills anvisats för utläggning av nya kablar, vilka av ekonomiska och praktiska skäl läggas annan väg än de äldre kablarna. Som följd av hittills beslutade utbyggnadsetapper erhållas sålunda nya förbindelser dels mellan Stockholm och Kristinehamn, dels mellan Göteborg och Skara.

För fullföljande av detta utbyggnadsprogram erfordras ytterligare kablar på i första hand sträckorna Skara—Mariestad och Skara—Falköping. I ett senare skede erhållas de nya förbindelserna mellan Stockholm och Göteborg i och med att kabel anordnas även från Mariestad fram till befintlig kabel längs järnvägslinjen Laxå—Kristinehamn. Kabeldelen Skara—Falköping är även avsedd att utgöra en integrerande del av den planerade nya förbindelseleden mellan Stockholm och Malmö.

För de nu aktuella sträckorna Skara—Mariestad och Skara—Falköping beräknas de nya kablarna kosta 1.600.000 kronor, varav på budgetåret 1955/56 beräknas belöpa sig 250.000 kronor. Kablarna komma enligt uppgjorda planer att byggas för statens järnvägars och televerkets gemensamma behov. De angivna beloppen hänföra sig till statens järnvägars andel i kablarna.

För anpassning av förefintligt kabelnät efter aktuella behov planeras arbeten för en totalkostnad av 170.000 kronor. Av detta belopp beräknas 25.000 kronor komma på budgetåret 1955/56.

För komplettering, huvudsakligen av telefonförstärkare, erfordras under samma budgetår 95.000 kronor.

Under rubriken »linjeselekteringar» upplages 75.000 kronor, varav 35.000 kronor beräknas komma att förbrukas under budgetåret 1955/56. Beloppet erfordras i huvudsak för utbyte av otillräckliga och föråldrade ledningstagare på en del stationer.

Högtalar- och impulsuranläggningar böra anordnas i ungefär samma omfattning som under tidigare budgetår. De under ett antal år tillbaka i drift varande försöksanläggningarna med radiodirigering av växlingslok på rangerbangårdar ha slagit väl ut och visat sig medföra såväl personalbesparingar som förbättrat utnyttjande av den rullande materielen. Anläggningar av denna typ föreslås inrättade på ytterligare ett par bangårdar. För detta ändamål samt för vissa andra radioförbindelser förutses ett belopp av 317.000 kronor, varav 197.000 kronor beräknas falla på budgetåret 1955/56.

Fjärrautomatisering av telefonförbindelserna inom I/VIII och V distriktet har hittills genomförts med gynnsamt resultat och planering pågår för

IV distriktet. Nästa etapp i utbyggnaden av denna automatisering utgör III distriktets telefonnät. I samband härmed avses en genomgripande omläggning av nätet skola genomföras, varigenom detta kommer att avsevärt bättre kunna utnyttjas.

Slutligen planeras diverse mindre arbeten såsom lokala telefonanläggningar, erforderliga i samband med rationalisering av arbetet inom vissa godsmagasin, samt andra smärre anläggningar på ett stort antal platser till en sammanlagd kostnad av 812.000 kronor, varav 437.000 kronor beräknas falla på budgetåret 1955/56.

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

*att till telefonanläggningar m m för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 4.200.000 kronor.*

**13. Anläggningar för elektrisk tågdrift . . . . . kronor 9.000.000**

Till anläggningar för elektrisk tågdrift har för budgetåret 1954/55 anvisats 10.600.000 kronor. Vid utgången av föregående budgetår kvarstod en anslagsbehållning av 2.216.000 kronor.

Medelsförbrukningen under innevarande budgetår beräknas till 12.016.000 kronor och behållningen vid budgetårets slut således till 800.000 kronor. För budgetåret 1955/56 beräknas medelsförbrukningen till 9.800.000 kronor och anslagsbehovet för detta budgetår alltså till 9.000.000 kronor. Av den för nästa budgetår beräknade medelsförbrukningen avse 6.800.000 kronor arbeten, som igångsatts under föregående budgetår eller tidigare, 2.330.000 kronor arbeten, som beräknas bli igångsatta under budgetåret 1954/55, samt 670.000 kronor nya arbeten, som äro planerade att igångsättas under budgetåret 1955/56. Sisnämnda arbeten beräknas kosta totalt 8.815.000 kronor. De nya arbeten, som innefattas i angivna belopp, framgå av nedanstående sammanställning.

	Total kostnad kronor	Häraf un- der budget- året 1955/56 kronor
Ett transportabelt omformaraggregat . . . . .	900.000	150.000
Modernisering av äldre omformarstationer . . . . .	6.000.000	145.000
Smärre kraftdistributionsanläggningar . . . . .	375.000	100.000
Fasta tågvärmeanläggningar . . . . .	55.000	55.000
Diverse kontaktledningsarbeten . . . . .	1.300.000	150.000
Förslärkning av hjälpkraftledningen på Svartön ..	40.000	40.000
Diverse förrådsbyggnader . . . . .	145.000	30.000
Summa	8.815.000	670.000

Beträffande de sålunda föreslagna arbetena får styrelsen meddela följande. Jämsides med anskaffningen av nya och större ellok måste behovet av omformad effekt tillgodoses. Under nästkommande budgetår bör därför ytterligare en omformare om 4.000 kVA beställas.

Arbetet med moderniseringen av äldre omformarstationer bör fullföljas med hänsyn till driftsäkerheten. De stationer, för vilka medel ännu icke begärts, tillhöra linjen Stockholm—Malmö. Då relativt lång leveranstid måste förutses för de elektriska utrustningarna, är det av vikt, att beställningar av sådana kunna utläggas under nästkommande budgetår.

Befintliga anläggningar för kraftdistribution måste i viss utsträckning kompletteras och anpassas till nu föreliggande behov. Härför erfordras belopp, som i sammanställningen ovan upptagits under rubriken »Smärre kraftdistributionsanläggningar». Beloppet för diverse kontaktledningsarbeten innefattar ett stort antal poster av skilda slag avseende dels arbeten för höjning av driftsäkerheten, dels anordningar för minskning av olycksfallsrisken vid lossning och lastning av vagnar på spår under kontaktledning. Ytterligare anslagsbelopp erfordras jämväl för fasta tågvarmeanläggningar, förstärkning av hjälpkraftledningen samt till förrådslokaler för elektrisk materiel.

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

*att till anläggningar för elektrisk lågdrift för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 9.000.000 kronor.*

#### 14. Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet ..... kronor 13.000.000

Elektrifieringsarbeten pågå för närvarande å linjerna Växjö—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar, Hässleholm—Kristianstad, Ludvika—Tillberga—Sala, Söderhamn—Sundsvall, Sundsvall—Härnösand och Härnösand—Långsele. I juni månad i år färdigställdes sträckan Alvesta—Växjö. Av återstående linjer beräknas Växjö—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar, Hässleholm—Kristianstad och Tillberga—Sala kunna öppnas för eldrift under första halvåret 1955.

Till här ifrågavarande arbeten har för budgetåret 1954/55 anvisats 19.000.000 kronor, varjämte vid budgetårets ingång kvarstod en anslagsbehållning av 5.013.000 kronor från föregående budgetår. Medelstillgången under det nu löpande budgetåret uppgår således till 24.013.000 kronor under det att medelsförbrukningen beräknas belöpa sig till 19.013.000 kronor. Det kan alltså förutses, att vid budgetårets slut kvarstår en behållning av 5.000.000 kronor. För budgetåret 1955/56 beräknas medelsförbrukningen

uppgå till 18.000.000 kronor. Det för samma budgetår erforderliga anslaget utgör därför 13.000.000 kronor.

Ifråga om ytterligare elektrifiering av statsbanenätet, sedan hittills beslutade arbeten genomförts, vill styrelsen nämna, att tidigare i detta sammanhang omnämnda utredningar och kalkyler äro under arbete. I dessa kalkyler var avsett att den nuvarande ångdriften skulle jämföras icke enbart med ett eldriftalternativ utan även med ett dieseldriftalternativ. Det har emellertid visat sig att kostnaderna för dieseldriften alljämt äro så otillräckligt kända, att en på nuvarande stadium gjord jämförelse med denna driftform i gränsfallen måste bli osäker. Därest nu utlagda beställningar av normalspåriga diesellok för linjetjänst planenligt resultera i leveranser under våren 1955, bör något år senare åtminstone så stor erfarenhet av dieseldrift föreligga, att kalkylerna i gränsfallen kunna genomföras med betydligt större säkerhet än nu.

Ur arbetsplaneringssynpunkt är det emellertid nödvändigt, att det nuvarande elektrifieringsprogrammet något utvidgas redan under nästkommande år, om elektrifieringsarbetena skola kunna fortsätta kontinuerligt enligt hittills tillämpad metod. Bland potentiella elektrifieringsprojekt finnes en bandel, linjen Ljusdal—Hudiksvall, om vilken icke råder tvekan, att den bör elektrifieras.

Denna linje kommer nämligen, sedan det hittills beslutade programmet färdigställts, att utgöra en tvärförbindelse mellan två elektrifierade linjer, Krylbo—Ånge och Ostkustbanan. Den bör enbart med hänsyn härtill elektrifieras, så att den ej i framtiden kommer att utgöra en bandel med isolerad annan och i detta fall oekonomisk driftform. Ett ytterligare skäl för elektrifiering även av linjen Ljusdal—Hudiksvall är att omformarstationen i Ljusdal i så fall — såsom styrelsen framhållit i sitt den 31 augusti 1946 framlagda, den 3 december 1949 reviderade elektrifieringsprogram — skulle kunna bidra till kraftförsörjningen icke blott av sträckan Ljusdal—Hudiksvall utan även av den 150 km långa linjen Söderhamn—Sundsvall. Vid annan driftform på sträckan Ljusdal—Hudiksvall måste med hänsyn till kraftförsörjningen på linjen Söderhamn—Sundsvall vid förutsebar trafiknivå en särskild, eljest obehövligen omformarstation anläggas i Hudiksvall. Även om denna utföres efter förenklade grunder och med begränsade anspråk på driftsäkerhet, bli både anläggnings- och i ännu högre grad driftkostnaderna för den så höga, att annan driftform än elektrodrift får anses utesluten på linjen Ljusdal—Hudiksvall. Kostnaden för elektrifieringen beräknas till 7.7 milj kronor, varlill komma banförbättringsarbeten för 1.3 milj kronor, vilka arbeten måste utföras oavsett driftformen. I den förstnämnda summan inkluderas kostnaderna för lok, kontaktledning och en med televerket gemensam telefonkabel, som i varje fall förr eller senare måste inläggas.

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

*dels att till fortsatt elektrifiering av statsbanenätet för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag å 13.000.000 kronor,*

*dels ock att besluta, att elektrisk drift skall införas på sträckan Ljusdal—Hudiksvall.*

15. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar ..... kronor 7.900.000

Av tidigare anvisade anslag till lokstations- och driftverkstadsanläggningar förefanns vid utgången av budgetåret 1953/54 en behållning av 3.368.000 kronor, vilket belopp ej oväsentligt överstiger den i föregående års anslagsäskande uppgivna beräknade medelsbehållningen. Förutom den begränsning av medelsförbrukningen, som vidtagits i syfte att innehålla den totala investeringsramen, är den ökade behållningen huvudsakligen beroende på en av skilda orsaker inträdd förskjutning av arbetsprogrammet. För budgetåret 1954/55 har anvisats 6.000.000 kronor, varför den sammanlagda medelstillgången för sistnämnda budgetår uppgår till 9.368.000 kronor. Härav beräknas 9.168.000 kronor komma att tagas i anspråk för förut anmälda arbeten, som redan påbörjats eller beräknas komma att igångsättas under budgetåret. En medelsbehållning av 200.000 kronor är alltså att förutse vid utgången av budgetåret 1954/55.

Under budgetåret 1955/56 beräknas medelsförbrukningen komma att uppgå till 8.100.000 kronor, varav 2.400.000 kronor hänför sig till arbeten, för vilka medel äskats i tidigare års framställningar. För nya respektive fortsättning av förut anmälda arbeten erfordras 5.700.000 kronor enligt nedanstående specifikation:

	Total kostnad kronor	Medelsför- brukning un- der budget- året 1955/56 kronor
Ny driftverkstad för lok- och motorfordonsunderhåll jämt rälsbusssgarage i Boden .....	2.700.000	1.900.000
Utökning av driftverkstad vid lokstationen i Ånge ..	600.000	600.000
Vagnreparationshall vid Sävenäs rangerbangård ....	1.000.000	500.000
Skötselhall för lok vid Sävenäs lokstation .....	1.000.000	600.000
Diverse mindre arbeten .....	2.100.000	2.100.000
Summa	7.400.000	5.700.000

I föregående års framställning anmälde styrelsen behov av anslagsmedel till ny driftverkstad för lok- och motorfordonsunderhåll i Boden, varvid kostnaden för en första utbyggnadsetapp uppskattningsvis angavs till 1.300.000 kronor. För bestridande av kostnaderna under budgetåret 1955/56 för denna anläggning, som inberäknat erforderliga garageringsutrymmen för rälsbussar beräknas draga en totalkostnad av 2.700.000 kronor, erfordras 1.900.000 kronor.

I samband med anläggning av den vagnreparationshall vid lokstationen i Ånge, för vilken styrelsen anmält medelsbehov i sin petitaskrivelse den 23 september 1950, är avsett att vidtaga utökning av driftverkstaden därstädes, vilken åtgärd är behövlig för att på ett tillfredsställande sätt kunna ombesörja underhållet av de för trafiken på Norrland använda elektroloken.

För att rationellt kunna utföra sådana reparationer å godsvagnar, för vilka större verkstad icke behöver anlitas, erfordras å rangerbangården vid Sävenäs en vagnreparationshall av typ som tidigare anlagts å vissa andra rangerbangårdar.

Behovet av skötselhall för lok vid Sävenäs lokstation har uppkommit till följd av sammanslagning av lokstationerna vid Sävenäs och Göteborgs norra samt andra rationaliseringsåtgärder i fråga om lokskötseln.

Slutligen erfordras liksom tidigare medel för diverse mindre arbeten å lokstations- och driftverkstadsanläggningar.

Med hänsyn till den ovan angivna beräknade medelsbehållningen vid innevarande budgetårs utgång utgör anslagsbehovet (8.100.000—200.000 =) 7.900.000 kronor.

Under hänvisning till förestående får styrelsen hemställa, att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till lokstations- och driftverkstadsanläggningar för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 7.900.000 kronor.*

#### 16. Anläggningar vid huvudverkstäder ..... kronor 2.200.000

Av tidigare anvisade anslag till anläggningar vid huvudverkstäder förefanns vid utgången av budgetåret 1953/54 en behållning av 6.260.000 kronor. Denna beror i huvudsak på att igångsättningen av vissa större arbeten fördröjts på grund av att projekten omarbetats i anslutning till i rationaliserings- och andra syften genomförda omdispositioner. Med hänsyn härtill och till eftersträvad investeringsbegränsning beräknas medelsförbrukningen under innevarande budgetår komma att uppgå till 3.710.000 kronor. En behållning av 2.550.000 kronor kan därför förväntas kvarstå vid budgetårets utgång.

För budgetåret 1955/56 beräknas medelsförbrukningen till 4.750.000 kronor, varav 3.250.000 kronor för arbeten, som redan påbörjats eller som beräknas komma att påbörjas under innevarande budgetår, samt 1.500.000 kronor för nedan angivna nya arbeten, som styrelsen anser böra igångsättas nästa budgetår.

	Total kostnad kronor	Härv un- der budget- året 1955/56 kronor
Göteborg, anläggning för virkestork m m . . . . .	300.000	100.000
Utbyte av trätak m m vid vissa verkstäder . . . . .	2.500.000	200.000
Diverse mindre arbeten vid huvudverkstäderna . . .	1.200.000	1.200.000
Summa	4.000.000	1.500.000

Till motivering för dessa arbeten får styrelsen anföra följande.

För att skapa möjlighet till en mer rationell tillverkning och förvaring av halvfabrikat för snickeriavdelningarna vid huvudverkstaden i Göteborg erfordras nya och ändamålsenligare lokalutrymmen. Genom att utrusta verkstaden — i likhet med vad som tidigare skett vid huvudverkstäderna i Örebro och Malmö — med modern anläggning för virkestorkning kan dessutom lagerhållningen av stapelvirke och nuvarande torkningskostnader väsentligt nedbringas.

Med hänsyn till de alltmer ökade brandriskerna inom verkstäderna, bl a till följd av vidgad användning av svetsning och gasskärning, anses det nödvändigt att utöka och förbättra verkstädernas brandsäkerhet och brandberedskap. Brandsäkerheten skulle i första hand avse de båda stora vagnverkstäderna med deras trätak om vardera cirka 15.000 m<sup>2</sup>. Med hänsyn till det stora värdet av byggnaderna och där uppställd rullande materiel anses trätaken, som för övrigt genom tilltagande ålder kräva ökade underhållskostnader, successivt böra ersättas med tak av brandsäker konstruktion. Dessutom anses även brandberedskapen på vissa större verkstäder böra förbättras genom installation av moderna anordningar härför. Den totala kostnaden för dessa arbeten torde komma att uppgå till cirka 6 milj kronor och bör fördelas på en tidrymd av minst sex år. Den övervägande delen av kostnaderna, cirka 3.5 milj kronor, anses böra bestridas med driftmedel.

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

Med hänsyn till vid ingången av budgetåret 1955/56 förutsedd behållning å tidigare anvisade medel utgör behovet av ytterligare medel (4.750.000 — 2.550.000 =) 2.200.000 kronor.



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

*att till anläggningar vid huvudverkstäder för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 2.200.000 kronor.*

**17. Anläggningar vid förrådsavdelningen . . . . . kronor 1.300.000**

Till anläggningar vid förrådsavdelningen har för budgetåret 1954/55 anvisats 3.300.000 kronor. Vid utgången av nästföregående budgetår fanns en anslagsbehållning av 1.689.000 kronor. Av ifrågavarande anslagsmedel, tillhopa 4.989.000 kronor, beräknas 4.289.000 kronor bli förbrukade under budgetåret och 700.000 kronor kvarstå till nästa budgetår. Medelsförbrukningen under budgetåret 1955/56 beräknas till 2.000.000 kronor, varav 1.695.000 kronor för arbeten, som redan igångsatts eller beräknas komma att igångsättas under innevarande budgetår, samt 305.000 kronor för nedan angivna nya arbeten.

	Total kostnad kronor	Härav un- der budget- året 1955/56 kronor
Åmål, ändringar inom förrådsområdet . . . . .	150.000	150.000
Diverse mindre arbeten vid förrådsavdelningen . . . .	155.000	155.000
Summa	305.000	305.000

Till följd av att huvudförrådet i Åmål i enlighet med tidigare fattat beslut flyttas till Gävle komma de i Åmål kvarvarande förrådslagren att betydligt nedbringas. Härigenom underlättas en välbehövlig nybyggnad som ersättning för inom området befintliga förrådsskjul, vilka nu äro i dåligt skick. Kostnaden härför har beräknats till 150.000 kronor.

Slutligen erfordras för utförande av diverse mindre arbeten vid förrådsavdelningen ett belopp av 155.000 kronor.

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

*att till anläggningar vid förrådsavdelningen för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 1.300.000 kronor.*

## B. Försvarsberedskap vid statens järnvägar kronor 1.300.000

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

*att till försvarsberedskap vid statens järnvägar för budgetåret 1955/56 anvisa*

*dels å kapitalbudgeten ett investeringsanslag å 1.300.000 kronor,*

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

## C. Rullande materiel.

### 1. Anskaffning av lok och lokomotorer ..... kronor 30.000.000

Till anskaffning av lok och lokomotorer har för budgetåret 1954/55 anvisats 33.000.000 kronor. På grund av leveransförseningar och därav föranledda förskjutningar i betalningsterminerna kvarstod vid budgetårets ingång av tidigare anvisade medel 9.626.000 kronor. Sammanlagt står sålunda 42.626.000 kronor till järnvägsstyrelsens disposition för budgetåret 1954/55. Till likvider enligt redan ingångna leveransavtal och förskottslikvider för planerade nybeställningar under budgetåret beräknas åtgå totalt 34.626.000 kronor. Vid budgetårets utgång förutses alltså en behållning av 8.000.000 kronor.

Vad angår anslagsbehovet för nästa år får styrelsen anföra följande.

Av under de senaste budgetåren anvisade anslag ha vissa belopp avsetts för inköp av diesellok. Under vartdera av åren 1952 och 1953 levererades 25 diesellok och under år 1954 ha ytterligare 25 dylika lok levererats. Härutöver äro beställningar å 25 lok utlagda. För fortsatt anskaffning av diesellok har i nu föreliggande förslag medtagits 2.000.000 kronor till dellikvider. Till slutlikvider för tidigare gjorda motorlokbeställningar erfordras 4.300.000 kronor.

Som dellikvider för de enligt tidigare erhållet medgivande kontraherade elektroloken erfordras under budgetåret 1955/56 22.800.000 kronor.

Vad beträffar lokomotorgruppen har i nu uppgjort förslag medtagits dels 7.000.000 kronor för slutlikvidering av tidigare utlagda beställningar, dels 1.900.000 kronor för nybeställning av lokomotorer.

Sammanlagda anslagsbehovet å rubriken lok och lokomotorer uppgår alltså till  $(2.000.000 + 4.300.000 + 22.800.000 + 7.000.000 + 1.900.000 - 8.000.000 =)$  30.000.000 kronor.

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

*att till anskaffning av lok- och lokomotorer för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 30.000.000 kronor.*

## 2. Anskaffning av motorvagnar och rälsbussar . . . . . kronor 24.300.000

För budgetåret 1954/55 har till anskaffning av rälsbussar anvisats 25.600.000 kronor. Detta belopp beräknas bliva helt förbrukat under budgetåret.

Leveransen av rälsbussfordon enligt den femårsbeställning, vartill Kungl Maj:t lämnat bemyndigande i brev den 25 april 1952, fortlöper planenligt och någon beställning därutöver är för närvarande icke aktuell. För budgetåret 1955/56 behöver således för rälsbussar medel äskas blott till på flerårsbeställningen fallande dellikvider, uppgående till sammanlagt 21.300.000 kronor.

Styrelsen har tidigare anmält sin avsikt att anskaffa särskilda tågsätt, närmast avsedda för förortstrafik. Det har numera befunnits lämpligt att utöka den första beställningen av sådana tågsätt till att omfatta tre vagnsätt i stället för blott ett såsom ursprungligen avsetts. Utöver de medel, som redan stå till förfogande för ändamålet, erfordras under budgetåret 1955/56 3.000.000 kronor för slutlikvidering av berörda tågsätt.

Sammanlagda anslagsbehovet för rälsbussar och motorvagnar uppgår alltså till  $(21.300.000 + 3.000.000 =)$  24.300.000 kronor.

Vid beräkning av detta belopp har styrelsen — i anslutning till sin tidigare i denna framställning gjorda hemställan — förutsatt, att från Statens järnvägars dispositionsanslag under budgetåret 1953/54 erhållen förstärkning å 251.000 kronor icke skall behöva återföras till dispositionsanslaget.

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

*att till anskaffning av motorvagnar och rälsbussar för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 24.300.000 kronor.*

### 3. Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar .. kronor 10.200.000

Till anskaffning av person-, resgods- och postvagnar har för innevarande budgetår anvisats 7.900.000 kronor. Från föregående budgetår kvarstår en behållning av 2.621.000 kronor, varför sammanlagt 10.521.000 kronor står till styrelsens förfogande för ändamålet. Till likvider för redan kontraherade beställningar och förskottslikvider för nybeställningar beräknas under budgetåret åtgå 6.721.000 kronor. Vid budgetårets utgång förutses alltså en behållning av 3.800.000 kronor.

Under de senaste budgetåren ha medel anvisats för behövlig förnyelse av sovvagnsparken, och beställningar av dylika vagnar ha nu utlagts. Där- emot kvarstår alltjämt behov att anskaffa modernare sittvagnar av stål för att kunna utrangera äldre, ej minst ur trafiksäkerhetssynpunkt mindre ändamålsenlig materiel med träkarosserier. Mest angeläget är för närva- rande att anskaffa ett antal 2:a och 3:e klass sittvagnar samt resgodsvagnar. Likaså är det av styrelsen tidigare anmälda behovet av rationellare restau- rangvagnar aktuellt. För att under nästa budgetår kunna utlägga en be- ställning av moderna personvagnar av stål har styrelsen i föreliggande äskande upptagit 5.900.000 kronor.

För redan utlagda respektive för innevarande budgetår planerade be- ställningar, vartill bemyndigande erhållits, beräknas ett belopp av 8.100.000 kronor bli erforderligt.

Sammanlagda anslagsbehovet uppgår alltså till (5.900.000 + 8.100.000 — 3.800.000 =) 10.200.000 kronor.

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

*att till anskaffning av person-, resgods- och postvagnar för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 10.200.000 kronor.*

### 4. Anskaffning av godsvagnar ..... kronor 45.000.000

Till anskaffning av godsvagnar har för budgetåret 1954/55 anvisats 42.400.000 kronor. Detta belopp beräknas bliva helt förbrukat under bud- getåret.

Vid anskaffning av godsvagnar har eftersträvat en i tiden någorlunda jämnt fördelad materielförnyelse, applicerad på olika fordonstyper på så- dant sätt och i sådan omfattning, att en rationell och ekonomisk tillverk- ning möjliggöres.

För budgetåret 1955/56 planerar styrelsen nybeställning av 750 slutna godsvagnar, 100 kombinerade varm- och kylvagnar för matvaror samt 450 öppna tvåaxliga vagnar. Utvecklingen inom transporttekniken har medfört en stigande efterfrågan på specialvagnar för skilda godsslag. Ytterligare ett 100-tal dylika vagnar anses därför böra anskaffas. Likaså är efterfrågan på överföringsvagnar för smalspårsnätet alljämt stor, varför även ett antal dylika vagnar bör beställas.

Medelsbehovet för här nämnda godsvagnar under budgetåret redovisas i nedanstående tabell.

Vagnar	Total kostnad kronor	Medelsbehov under bud- getåret 1955/56 kronor
Slutna vagnar (inkl matvaruvagnar) .....	27.000.000	13.000.000
Öppna vagnar .....	10.400.000	1.600.000
Specialvagnar .....	4.000.000	4.000.000
Överföringsvagnar .....	450.000	450.000
Summa	41.850.000	19.050.000

Till dellikvider och slutlikvider för redan beställda vagnar respektive sådana, vartill beställningsbemyndigande redan erhållits, beräknas under budgetåret 1955/56 komma att erfordras 25.950.000 kronor samt till förskottslikvider för ovan angivna nya godsvagnsbeställningar 19.050.000 kronor eller sammanlagt 45.000.000 kronor.

Vid beräkning av anslagsbehovet har styrelsen — i anslutning till sin tidigare i denna framställning gjorda hemställan — förutsatt, att från Statens järnvägars dispositionsanslag under budgetåret 1953/54 erhållen förstärkning å 2.652.000 kronor icke skall behöva återföras till dispositionsanslaget.

I anslutning till vad sålunda anförts hemställles, att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till anskaffning av godsvagnar för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 45.000.000 kronor.*

**5. Ombyggnad av rullande materiel .....** kronor 9.900.000

Till ombyggnad av rullande materiel har för innevarande budgetår anvisats 11.100.000 kronor, varjämte från föregående budgetår finnes en behållning av 604.000 kronor. Dessa belopp beräknas bli helt förbrukade under budgetåret.

Den pågående ombyggnaden av elektrolok anses böra fortgå, så att äldre lok erhålla nya regleringsutrustningar, rullager o s v. Under nästkommande budgetår beräknas kostnaderna för dessa arbeten komma att belöpa sig till 3.120.000 kronor.

För ombyggnad av äldre rälsbussar, inbyggnad av blockbroms m m, erfordras 350.000 kronor och för modernisering av motorvagnar 300.000 kronor.

För diverse ombyggnadsarbeten å personvagnsparken beräknas för nästa budgetår ett medelsbehov av 350.000 kronor.

Vidare är det angeläget att fortsätta med rullagermontering å godsvagnar och utföra vissa ombyggnadsarbeten på godsvagnsparken. Dessa arbeten beräknas under nästa budgetår draga en kostnad av 5.780.000 kronor.

Den sammanlagda medelsförbrukningen under nästa budgetår för ombyggnad av rullande materiel beräknas alltså till (3.120.000 + 350.000 + 300.000 + 350.000 + 5.780.000 =) 9.900.000 kronor.

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

*att till ombyggnad av rullande materiel för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 9.900.000 kronor.*

## D. Sjöfartsmateriel.

Ny tågfärja ..... kronor 10.000.000

Till ny tågfärja har för budgetåret 1952/53 anvisats 1.000.000 kronor och för budgetåret 1953/54 ytterligare 5.000.000 kronor. Härav har hittills endast ett mindre belopp tagits i anspråk för vissa förundersökningar.

I 1954 års statsverksproposition (bilaga 27, sid 56) har omnämnts en inom järnvägsstyrelsen pågående utredning om våra färjeförbindelser med kontinenten. Som underlag för den anmälan till riksdagen, som av departementschefen ställts i utsikt i nyssnämnda proposition och som ansetts böra föregå ett beslut om färjans byggande, lämnas här nedan en redogörelse för resultatet av verkställda utredningar.

I sina anslagsäskanden till 1952 års riksdag, där frågan om en närmast för Trelleborgsleden avsedd ny tågfärja första gången fördes på tal, erinrade järnvägsstyrelsen inledningsvis om att Trelleborgs-färjorna »Drottning Victoria» och »Konung Gustaf V» äro över 40 år gamla och att driftkostnaderna som följd härav äro relativt höga. Även om driftkostnaderna genom färjornas ombyggnad skulle kunna nedbringas, skulle de, framhöll styrelsen vidare, alltjämt komma att bli höga. Anskaffning av en ny färja vore därför att föredraga. Denna borde i första hand planeras med tanke på trafiken på leden Trelleborg—Sassnitz, som då hade kommit igång, men borde enligt styrelsens mening ges en sådan utformning, att den även kunde användas på leden Malmö—Köpenhamn, där ett starkt behov förelåge av en reservfärja för »Malmöhus».

Den därpå följande utvecklingen ifråga om den direkta färjetrafiken på kontinenten medförde emellertid, att styrelsen måste taga frågan om denna trafik under omprövning utifrån nya utgångspunkter. Sedan avtalet beträffande Sassnitz-leden sagts upp i augusti 1952 och trafiken överflyttats på Warnemünde, har inom styrelsen överväganden och utredningar pågått rörande den direkta färjetrafiken på kontinenten. Frågan har därvid närmast gällt förutsättningarna för bl a en direkt färjeled på Västtyskland och därmed sammanhängande spörsmål beträffande en eventuell ny färjas beskaffenhet m m. Således har med tanke på de långa avstånden till västtysk hamn bl a undersökts möjligheterna att bygga en dubbeldäckad färja för att därmed i någon mån motverka de ekonomiska nackdelarna med den långa färjesträckan. Inrättandet av en direkt färjeled på Västtyskland måste dessutom — även frånsett den långa färjesträckan — i högre grad än en Sassnitz-led ses i sammanhang med planerna på en »fågelvägsled» och det sedermera aktualiserade projektet med en fast förbindelse över Öresund.

Sedan Sassnitz-leden den 17 augusti 1953 åter öppnades, har frågan ånyo kommit i ett ändrat läge, varigenom de ovan nämnda övervägandena till stor del torde få anses ha förlorat sin aktualitet. Uttalanden av Deutsche Reichsbahn giva nämligen anledning att för framtiden räkna med Sassnitz som permanent hamn för den direkta färjetrafiken på kontinenten, och stort intresse har från tysk sida visats att förbättra förbindelserna Sverige—kontinenten över denna led.

Omfattningen av trafiken på ifrågavarande färjeled och på färjelederna över Öresund framgår av följande sammanställning.

Tidsperiod	Antal överförda godsvagnaxlar		Antal överförda person-, resgods- och postvagnaxlar		Antal överförda motorfordon	
	Trelleborgslederna	Öresundslederna	Trelleborgslederna	Öresundslederna	Trelleborgslederna (utom Travemünde)	Öresundslederna
	T u s e n t a l					
1929	67	108	31	19	0,9	.
1936	67	64	34	25	1,5	29,0
1937	86	56	35	26	1,8	34,8
1938	99	52	36	28	1,9	38,8
1949	45	114	3	40	0,1	105,9
1950	52	179	3	43	0,1	130,3
1951	57	189	2	42	0,1	151,5
1952	44	209	1	44	0,1	182,7
1953	62	219	1	57	0,1	211,4
jan—aug:						
1953	39,5	142,2	0,9	35,2	0,0	164,7
1954	53,7	166,2	0,8	53,3	0,0	181,9

Såsom framgår av dessa siffror närmar sig omfattningen av godstrafiken över leden Trelleborg—Sassnitz förkrigsnivån. Trafikutvecklingen på leden, sedan trafiken återupptogs, samt nyssnämnda intresse synes ägnade att inge goda förhoppningar om ytterligare trafikökning framdeles och därmed om ledens fortsatta ökade betydelse.

Styrelsen anser därför tiden nu vara inne att anskaffa en ny Trelleborgsfärja.

Ett realiserande av »fågelvägsleden», eventuellt i kombination med en fast järnvägsförbindelse över Öresund, skulle visserligen kunna tänkas komma att medföra mindre trafik över Trelleborg—Sassnitz-leden än som eljest skulle bliu fallet. En framtida utbyggnad av förbindelserna genom Danmark torde dock föranleda väsentligt mindre omfattande trafikavledning för en led till Sassnitz än för en färjeförbindelse till västtysk hamn (eller Warnemünde), och under alla förhållanden torde den kvarblivande trafiken på Sassnitz-leden bli så stor, att anskaffningen av en ny färja alltjämt komme att framstå som välmotiverad. Med hänsyn härtill anses färjan icke heller böra utformas så, att den jämväl skulle kunna användas på leden Malmö—Köpenhamn, enär ett sådant utförande skulle medföra mindre effektivitet på Sassnitz-leden.

Tidigare planer på en ren godsfärja ha likaledes ansetts böra övergivas. Redan den nuvarande persontrafiken är nämligen för stor för att kunna ombesörjas med en enbart för godstrafik avsedd godsfärja och det synes icke uteslutet utan fastner sannolikt, att persontrafiken kan komma att i framtiden väsentligt öka. Under sådana förhållanden och då merkostnaden för ett större passagerarutrymme i en kombinerad person- och godsfärja är jämförelsevis liten, har detta utrymme ansetts böra inrättas för ett antal av omkring 500, även om utrymmet härigenom kan te sig överdimensionerat i förhållande till den nuvarande persontrafiken.

Den nya färjan planeras få en längd av cirka 130, en största bredd av cirka 18 och ett djupgående av cirka 5 meter. Överföringskapaciteten beträffande normala tvåaxliga järnvägsvagnar planeras till 35 à 40, vartill kommer plats för ett antal personbilar i särskilt utrymme.

Såväl i Trelleborg som i Sassnitz erfordras viss ändring av färjelägen och färjeklaffar m m. Denna fråga har diskuterats med Deutsche Reichsbahn, som förklarar sig beredd att utföra på densamma ankommande arbeten. Diskussioner ha vidare förts med representanter för Trelleborgs stad rörande erforderlig fördjupning och breddning av inseglingrännan samt breddning av hamninloppet, vilka arbeten äro avsedda utföras av staden utan kostnad för statens järnvägar.

Den sålunda projekterade nya färjan, för vilken anskaffningskostnaden med reservation för beräkningssvårigheter uppskattas till 20—25 milj kronor, bör beställas under innevarande budgetår. Härvid avses nu tillgäng-



liga medel tagas i anspråk för förskottslikvid. För under budgetåret 1955/56 fallande dellikvider erfordras 10.000.000 kronor.

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

*att till ny tågfarja för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 10.000.000 kronor.*

## E. Biltrafik.

### 1. Garage- och verkstadsbyggnader ..... kronor 2.500.000

Till uppförande av garage- och verkstadsbyggnader har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 3.700.000 kronor.

Biltrafikens behov av servicebyggnader, såsom garage, verkstäder, bussstationer etc, har under en följd av år icke kunnat tillgodoses i samma takt som trafiken och fordonsantalet ökat. Härigenom har uppkommit en ur drifts- och underhållssynpunkt oekonomisk eftersläpning, vilken snarast anses böra inhämtas. Även ur arbetshygienisk synpunkt är en förbättring av nuvarande verkstads- och garagelokaler mycket önskvärd.

För att successivt kunna täcka de mest angelägna byggnadsbehoven beräknas den på budgetåret 1955/56 fallande medelsförbrukningen komma att uppgå till 3.900.000 kronor.

Med hänsyn till beräknad anslagsbehållning vid utgången av innevarande budgetår — 1.400.000 kronor — anses anslagsbehovet kunna begränsas till 2.500.000 kronor.

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

*att till garage- och verkstadsbyggnader för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 2.500.000 kronor.*

### 2. Anskaffning av bilmateriel ..... kronor 6.500.000

Till anskaffning av bilmateriel har för innevarande budgetår anvisats 3.000.000 kronor, vilket belopp tillsammans med den ingående anslagsbehållningen, cirka 3.400.000 kronor, beräknas vara i stort sett förbrukat vid budgetårets utgång. Beträffande anslagsbehovet för budgetåret 1955/56 får styrelsen meddela följande.

För närvarande utgöres statens järnvägars motorfordonspark för yrkesmässig trafik av i runt tal 1.650 vägbussar, 180 lastbilar/personbilar samt 400 släpfordon. För förnyelse av denna fordonspark beräknas under nästkommande budgetår behöva anskaffas 94 vägbussar, 10 lastbilar, 1 personbil samt 16 släpfordon till en sammanlagd kostnad av i runt tal 6.600.000 kronor.

Med hänsyn till den anslagsbehållning, som beräknas kvarstå vid ingången av budgetåret 1955/56, utgör anslagsbehovet för sistnämnda budgetår 6.500.000 kronor.

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

*att till anskaffning av bilmateriel för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 6.500.000 kronor.*

### 3. Förvärv av billinjer ..... kronor 2.200.000

Till förvärv av billinjer har för innevarande budgetår anvisats 2.500.000 kronor.

Till fullföljande av redan inledda förhandlingar om dylika förvärv och för att i fortsättningen kunna tillvarataga de tillfällen till sådana förvärv, som kunna erbjuda sig, är det angeläget, att anslag för detta ändamål ställes till förfogande jämväl under budgetåret 1955/56.

Beträffande medelsbehovets storlek är det givetvis ej möjligt att på förhand lämna exakt uppgift, enär omfattningen av billinjeförvärven är beroende ej blott av tillgången på anslagsmedel utan inom denna ram även och främst av att godtagbara uppgörelser kunna träffas med vederbörande säljare.

Det torde emellertid saknas anledning räkna med att förvärvsverksamheten under nästkommande budgetår skall bli av nämnvärt annan omfattning än vad den varit under nästföregående och vad den beräknas bli under innevarande budgetår.

Med hänsyn till den anslagsbehållning, 300.000 kronor, som beräknas komma att finnas vid ingången av budgetåret 1955/56, anses anslagsbehovet under denna förutsättning kunna begränsas till 2.200.000 kronor.

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

*att till förvärv av billinjer för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 2.200.000 kronor.*

**F. Inventarier m m . . . . . kronor 8.700.000**

Till anskaffning av för drifttjänstens olika grenar erforderlig materiel, som enligt gällande bokföringsprinciper skall avskrivas under en längre följd av år, har för budgetåret 1954/55 anvisats 8.200.000 kronor. Vid budgetårets utgång beräknas icke kvarstå någon behållning å anslaget.

Den av ekonomiska och drifttekniska skäl betingade upprustningen av statens järnvägars stora inventariestock, särskilt vad gäller verkstadsmaskiner, biljetmaskiner, snöröjningsmaskiner samt transportfordon för ban- och trafiktjänsten, ställer allttjämt betydande krav på medelstillgång för anskaffning av inventarier.

Medelsförbrukningen för inventarieanskaffningen under nästa budgetår beräknas till 8.700.000 kronor.

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

*att till inventarier m m för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 8.700.000 kronor.*

**G. Statens järnvägars dispositionsanslag . . . . kronor 15.000.000**

Sedan styrelsen i enlighet med av Kungl Maj:t den 18 juni och 20 augusti 1954 lämnade bemyndiganden av de vid utgången av budgetåret 1953/54 behållna medlen å Statens järnvägars dispositionsanslag tagit i anspråk 9.906.000 kronor för förstärkning av vissa andra investeringsanslag enligt i tabell 1 intagen specifikation, kvarstod å dispositionsanslaget en behållning av 940.000 kronor. Härtill kommer 275.000 kronor, utgörande kvarvarande behållningar å äldre anslag till förvärv av aktier i Bergslagernas m fl järnvägsaktiebolag, vilka behållningar överförts till Statens järnvägars dispositionsanslag jämlikt föreskrift i Kungl Maj:ts brev den 14 maj 1954. För budgetåret 1954/55 har såsom dispositionsanslag anvisats 10.000.000 kronor. För sistnämnda budgetår står alltså till förfogande (940.000 + 275.000 + 10.000.000 =) 11.215.000 kronor.

Såsom styrelsen i tidigare petitaskrivelser framhållit är på grund av anslagets speciella karaktär en förutbedömning av medelsbehovet mycket vanskelig. Styrelsen räknar emellertid med att de under innevarande budgetår tillgängliga medlen komma att helt förbrukas under budgetåret. För nästa budgetår bedömes medelsbehovet bliva ej oväsentligt större eller 15.000.000 kronor, dels till följd av väntad ökning av sådana industrispåranlägg-

ningar, för vilka kostnaderna helt eller delvis bestridas av dispositionsanslaget, dels på grund av den ökade roll detta anslag torde komma att spela såsom förstärkningsanslag.

Vid beräkning av medelsbehovet å här ifrågavarande rubrik har styrelsen — i anslutning till sin tidigare i denna framställning gjorda hemställan — förutsatt, att den från dispositionsanslaget under budgetåret 1953/54 lämnade förstärkningen till vissa andra investeringsanslag icke kommer att återföras till dispositionsanslaget.

Jämlikt föreskrift i Kungl Maj:ts brev den 26 oktober 1945 lämnas i närlagda bilaga en närmare redogörelse för användningen av det för budgetåret 1953/54 anvisade dispositionsanslaget.

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

*att såsom statens järnvägars dispositionsanslag för budgetåret 1955/56 anvisa ett investeringsanslag av 15.000.000 kronor.*

---

I behandlingen av detta ärende ha jämväl deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Nordenson, järnvägsfullmäktigesuppleanten Åselius, överdirektören Oredsson, ekonomidirektören Sjöberg, verkstadsdirektören Norrinder, överingenjörerna Sandström, Karsberg och Alström, förrådsdirektören Holme samt byråcheferna Jonson, Frisell och Alstermark.

Underdånigst

ERIK UPMARK

*A Thorsell*

Stockholm den 25 september 1954.

**Redogörelse för användning av Statens järnvägars dispositionsanslag  
under budgetåret 1953/54.**

Såsom Statens järnvägars dispositionsanslag har för budgetåret 1953/54 anvisats 14.000.000 kronor. Tillsammans med från föregående budgetår kvarstående anslagsbehållning å 2.146.506 kronor 2 öre har således till förfogande under budgetåret 1953/54 stått ett belopp av 16.146.506 kronor 2 öre. Under budgetåret har för arbeten och anskaffningar förbrukats 5.300.978 kronor 2 öre i enlighet med nedanstående specifikation. Av den därefter kvarstående anslagsbehållningen, utgörande 10.845.528 kronor, har i enlighet med Kungl Maj:ts brev den 18 juni och 20 augusti 1954 9.905.438 kronor 47 öre tagits i anspråk för förstärkning av vissa andra investeringsanslag, varigenom behållningen å dispositionsanslaget vid utgången av budgetåret 1953/54 nedgått till 940.089 kronor 53 öre.

**Specifikation till medelsförbrukningen.**

	Kronor
Nytt personalhus vid Vassijaure .....	16.288: 98 <sup>1)</sup> )
Anläggande av linbana i Åre .....	56: 33 <sup>2)</sup> )
Spåranordningar å Majnabbshammen vid Göteborg ..	101.344: — <sup>3)</sup> )
Utökning och omläggning av spåranordningarna vid Sävenäs rangerbangård .....	— 183.218: 62 <sup>4)</sup> *)
Anordnande av industrispår vid Rättvik .....	794.654: 52 <sup>5)</sup> )
Ny järnvägsbro över Lidan vid Lidköping .....	— 900.000: — <sup>6)</sup> **) **)
Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet .....	— 226.044: 58 <sup>7)</sup> **) **)
Nya snögallerier å riksgränsbanan vid Riksgränsen och Vassijaure .....	1.326.583: 24 <sup>8)</sup> )
Ombyggnad av smalspåret Falköping—Uddagården till normalspår .....	388.711: 65 <sup>9)</sup> )
Belastningsanordningar .....	26.850: 96 <sup>10)</sup> )
Diverse arbeten å bana och byggnader .....	198.462: 23
» » vid huvudverkstäder .....	59.981: 34
» » » förrådsavdelningen .....	— 105: 90*)
» » » å rullande materiel .....	368.683: 78
Genom olyckshändelser förstörd egendom .....	3.328.730: 09
<b>Summa</b>	<b>5.300.978: 02</b>

\*) Inkomst.

\*\*) Inkomst. Återbetalning av förskotterat belopp.

- 1) Kungl Maj:ts beslut den 28/1 1949.
- 2) » » » » 26/5 1950.
- 3) » » » » 16/6 1950.
- 4) » » » » 31/8 1951.
- 5) » » » » 27/3 1953.
- 6) » » » » 22/5 1953.
- 7) » » » » 2/10 1953.
- 8) » » » » 9/10 1953.
- 9) » » » » 15/1 1954.
- 10) » » » » 25/4 1952.