

## 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 1956 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående investeringsanslag till nya byggnader och anläggningar m m vid statens järnvägar för budgetåret 1956/57.

Till en början torde få lämnas en redogörelse för utfallet av *investeringsverksamheten under budgetåret 1954/55*, d v s tillgången och förbrukningen av investeringsmedel under nämnda tidsperiod (tabell 1).

Tabell 1. **Utfallet av investeringsverksamheten budgetåret 1954/55.**

Anslagsrubrik	Tillgängliga medel		Utgifter 1954/55	Behållning vid budget- årets utgång
	Anslags- behåll- ning från före- gående budgetår	Anvisat för budget- året		
Tusental kronor				
<b>A. Byggnader och anläggningar.</b>				
Bangårdar .....	2 426	13 500	14 759	1 167
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	— 4 275 <sup>1)</sup>	23 000	25 508	— 6 783 <sup>2)</sup>
Anläggning av industrispår Örnsköldsviks västra—Gullänget .....	4 000	—	1 202	2 798
Ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med Källby—Kinnekleva .....	2 060	1 000	792	2 268
Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö ....	2 004	9 000	8 886	2 118
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .....	— 992 <sup>1)</sup>	26 500	23 326	2 182
Skenfria vägkorsningar m m .....	439	—	8	431
Broar m m .....	— 736 <sup>1)</sup>	7 000	4 189	2 075
Husbyggnader .....	8 990	10 500	8 722	10 768
Signalsäkerhetsanläggningar .....	3 023	3 000	7 785	— 1 762 <sup>2)</sup>
Vägskyddsanläggningar .....	— 1 000 <sup>1)</sup>	4 700	5 067	— 1 367 <sup>2)</sup>
Telefonanläggningar m m .....	3 806	5 500	5 579	3 727
Anläggningar för elektrisk tågdrift ..	2 216	10 600	12 703	113
Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet	5 013	19 000	18 540	5 473
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar .....	3 368	6 000	3 996	5 372
Anläggningar vid huvudverkstäder ....	6 260	—	3 273	2 987
Anläggningar vid förrådsavdelningen ..	1 689	3 300	1 212	3 777
Summa byggnader och anläggningar	38 291	142 600	145 547	35 344
<b>B. Försvarsberedskap .....</b>	8 127	—	4 447	3 680
<b>C. Rullande materiel.</b>				
Anskaffning av:				
lok och lokomotorer .....	9 626	33 000	24 762	17 864
motorvagnar och rälsbussar .....	— 251 <sup>1)</sup>	25 600	23 420	1 929
person-, resgods- och postvagnar ....	2 621	7 900	5 200	5 321
godsvagnar .....	— 2 652 <sup>1)</sup>	42 400	37 931	1 817
Ombyggnad av rullande materiel .....	603	11 100	10 618	1 085
Summa rullande materiel	9 947	120 000	101 931	28 016

Anslagsrubrik	Tillgängliga medel		Utgifter 1954/55	Behåll- ning vid budget- årets utgång
	Anslags- behåll- ning från före- gående budgetår	Anvisat för budget- året		
Tusental kronor				
<b>D. Sjöfartsmateriel.</b>				
Ny tågfarja .....	5 991	—	94	5 897
Ombyggnad av sjöfartsmateriel .....	1	800	800	1
Summa sjöfartsmateriel	5 992	800	894	5 898
<b>E. Biltrafik.</b>				
Garage- och verkstadsbyggnader .....	1 195	3 700	2 114	2 781
Anskaffning av bilmateriel .....	3 411	3 000	5 957	454
Förvärv av billinjer .....	306	2 500	1 155	1 651
Summa biltrafik	4 912	9 200	9 226	4 886
<b>F. Inventarier m m .....</b>	2 407	8 200	6 777	3 830
<b>G. Statens järnvägars dispositionsanslag ..</b>	11 121	10 000	4 643	16 478
Summa summerum	80 797	290 800	273 465	98 132

1) Täckt förskottsvis av statens järnvägars dispositionsanslag (Kungl Maj:ts brev 18. 6. och 20. 8. 1954).

2) Täckt förskottsvis av statens järnvägars dispositionsanslag (Kungl Maj:ts brev 30. 6. och 25. 8. 1955).

Såsom framgår av förestående sammanställning, i vilken anslag av finansiell natur icke ingå, utgjorde summan av för budgetåret 1954/55 tillgängliga medel, dvs den vid budgetårets ingång kvarstående behållningen å tidigare medelsanvisningar jämte för budgetåret anvisade investeringsanslag, 371 597 000 kronor. I brev den 4 maj 1954 föreskrev Kungl Maj:t, att statens järnvägars här ifrågavarande investeringsanslag budgetåret 1954/55 finge belastas med ett sammanlagt belopp av högst 330 milj kronor, vilket belopp sedermera — Kungl Maj:ts brev den 20 maj 1955 — ändrades till 325 milj kronor. De under budgetåret redovisade investeringsutgifterna belöpte sig i verkligheten till 273 465 000 kronor och understego alltså den slutgiltigt fastställda investeringsramen med i runt tal 52 milj kronor. En av de viktigaste anledningarna härtill är det i december 1954 för statsverken genom Kungl kung den 17 december 1954 (nr 745) i allmänekonomiskt stabiliseringssyfte införda köpstoppet, som för statens järnvägars del inneburit ett tillbakahållande av den tidigare planerade investeringsverksamheten i fråga om ej blott rullande materiel m m utan även — indirekt — fasta anläggningar. Därjämte ha bl a vissa leveransförseningar samt svårigheter att anpassa byggnadsarbetena efter tillståndsgivningen inverkat.

För finansiering av *investeringsverksamheten under budgetåret 1955/56* slår till styrelsens förfogande dels en behållning från föregående budgetår av 98 132 000 kronor, dels av 1955 års riksdag anvisade anslag, sammanlagt 266 700 000 kronor. Den totala medelstillgången innevarande budgetåret utgör således  $(98\,132\,000 + 266\,700\,000 =)$  364 832 000 kronor. Medelsanvändningen har som framgår av tabell 2 nu beräknats till 314 782 000 kronor och ligger alltså i runt tal 13 milj kronor över den för budgetåret av Kungl Maj:t genom brev den 20 maj 1955 fastställda investeringsramen, utgörande 302 milj kronor. Den sålunda beräknade utgiftsökningen är väsentligen att betrakta som en följd av den ovan redovisade förskjutningen av investeringsverksamheten under budgetåret 1954/55. Denna förskjutning inverkar likaledes i ökande riktning på investeringsprogrammet för budgetåret 1956/57. Härtill kommer inverkan av den prisstegringstens, som för närvarande är rådande. Å andra sidan kan icke förnekas, att den bromsande effekt, som nuvarande konjunktur för med sig, redan i och för sig kan få en försenande inverkan på investeringsverksamheten.

Till frågan om och i vad mån en höjning av den för nu löpande budgetår fastställda investeringsramen 302 milj kronor kan bli erforderlig på grund av nyssnämnda förhållanden behöver styrelsen eventuellt återkomma framdeles, när investeringsverksamheten under budgetåret kan bedömas något säkrare än som för närvarande är möjligt.

Av tabell 2 framgår, huru tillgången och den beräknade förbrukningen av investeringsmedel fördela sig på de olika anslagsrubrikerna.

Tabell 2. Tillgång och beräknad förbrukning av investeringsmedel budgetåret 1955/56.

Anslagsrubrik	Tillgängliga medel		Beräknade utgifter 1955/56	Beräknad behållning vid budgetårets utgång
	Anslagsbehållning från föregående budgetår	Anvisat för budgetåret 1955/56		
Tusental kronor				
<b>A. Byggnader och anläggningar.</b>				
Bangårdar .....	1 167	10 300	13 667	— 2 200*)
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	— 6 783	29 300	21 017	1 500
Anläggning av industrispår Örnsköldsviks västra—Gullänget .....	2 798	—	1 498	1 300
Ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorps med Källby—Kinnekleva .....	2 268	—	268	2 000
Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö ....	2 118	3 000	5 118	—
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .....	2 182	18 500	17 182	3 500
Skenfria vägkorsningar m m .....	431	—	131	300
Broar m m .....	2 075	4 650	3 925	2 800
Husbyggnader .....	10 768	—	10 568	200
Signalsäkerhetsanläggningar .....	— 1 762	7 850	8 588	— 2 500*)
Vägskyddsanläggningar .....	— 1 367	5 200	5 233	— 1 400*)
Telefonanläggningar m m .....	3 727	3 050	6 777	—
Anläggningar för elektrisk tågdrift ..	113	7 500	7 613	—
Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet	5 473	10 000	15 473	—
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar .....	5 372	4 400	7 172	2 600
Anläggningar vid huvudverkstäder ....	2 987	1 350	3 937	400
Anläggningar vid förrådsavdelningen ..	3 777	1 100	4 627	250
Summa byggnader och anläggningar	35 344	106 200	132 794	8 750
<b>B. Försvarsberedskap .....</b>	3 680	100	3 780	—
<b>C. Rullande materiel.</b>				
Anskaffning av:				
lok och lokomotorer .....	17 864	28 000	42 314	3 550
motorvagnar och rälsbussar .....	1 929	24 550	25 879	600
person-, resgods- och postvagnar ....	5 321	10 200	11 921	3 600
godsvagnar .....	1 817	47 650	47 117	2 350
Ombyggnad av rullande materiel .....	1 085	9 900	8 985	2 000
Summa rullande materiel	28 016	120 300	136 216	12 100
<b>D. Sjöfartsmateriel.</b>				
Ny tåg färja .....	5 897	10 000	9 997	5 900
Ombyggnad av sjöfartsmateriel .....	1	—	1	—
Summa sjöfartsmateriel	5 898	10 000	9 998	5 900
<b>E. Biltrafik.</b>				
Garage- och verkstadsbyggnader .....	2 781	1 600	3 181	1 200
Anskaffning av bilmateriel .....	454	5 600	6 054	—
Förvärv av billinjer .....	1 651	2 000	3 151	500
Summa biltrafik	4 886	9 200	12 386	1 700
<b>F. Inventarier m m .....</b>	3 830	7 900	9 130	2 600
<b>G. Statens järnvägars dispositionsanslag ..</b>	16 478	13 000	10 478	19 000
Summa summarum	98 132	266 700	314 782	50 050

\*) Den brist, som i realiteten kan komma att uppstå, förutsättes bli täckt av statens järnvägars dispositionsanslag.

Järnvägsstyrelsen övergår här efter till att redogöra för *investeringsverksamheten under budgetåret 1956/57* enligt nu föreliggande planer ävensom för storleken av det vid nu gällande pris- och löneförhållanden beräknade anslagsbehovet.

I skrivelse till Kungl Maj:t den 25 september 1954 angående anslag till nya byggnader och anläggningar m m erinrade styrelsen om att i den 10-årsplan, som redovisades i 1950 års statsverksproposition, hade räknats med ett årligt genomsnittligt investeringsbehov av 230 milj kronor i 1948 års priser, vilket i 1954 års priser motsvarade cirka 335 milj kronor. I dagens pris- och löneläge torde detta belopp få uppskrivas till omkring 350 milj kronor. I nämnda skrivelse framhöll styrelsen vidare, att eftersläpning i investeringsverksamheten för budgetåren 1950/51—1953/54 i förhållande till 10-årsplanen kunde uppskattas till närmare 300 milj kronor, mätt i 1954 års priser, motsvarande cirka 315 milj kronor i dagens penningvärde. Under budgetåret 1954/55 har denna eftersläpning ytterligare ökat.

Styrelsen vill även erinra om sin framställning till Kungl Maj:t den 28 september 1951 om anslag för budgetåret 1952/53, i vilken styrelsen efter att ha framhållit, att järnvägens trafikapparat varken kvantitativt eller kvalitativt vore i det skick, som motsvarade trafikomfattningen och kraven på goda förbindelser, uttalade följande:

»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 överhuvudtaget 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.»

I vissa avseenden har investeringsverksamheten under tiden därefter medfört påtagliga förbättringar i läget. Anskaffningen av moderna rälsbussar fortskrider sålunda planenligt och har lättat personvagnssituationen på icke elektrifierade linjer. Dieselfieringen i övrigt har gjort betydande framsteg. Den mest kännbara bristen på elektrolok håller på att hävas. Elektrifieringen har förts ytterligare framåt.

I andra väsentliga delar gäller emellertid uttalandet fortfarande. Såsom redan nämnts har den totala eftersläpningen i investeringsverksamheten

från tidigare år icke kunnat inhämtas; tvärtom har det uppdämda behovet ytterligare ökat. Bristen på godsvagnar är sålunda alltjämt akut och har på senare tid ytterligare skärpts. I praktiken har denna brist nödvändiggjort mer eller mindre långvarig säsongmässig ransonering av tilldelningen på vagnar under en följd av år. Vad detta betyder såväl för näringslivet som för statens järnvägars ekonomi är uppenbart.

I fråga om personvagnar föreligger visserligen icke någon motsvarande kvantitetsmässig brist men i stället är den kvalitetsmässiga bristen så mycket påtagligare. Särskilt angeläget ur säkerhetssynpunkt är att ersätta trävagnar med stålvagnar och att i samband därmed anpassa vagnparken efter tidens krav i olika avseenden.

Kapaciteten hos vissa bansträckor och bangårdar är otillräcklig, sedan trafiken bestående nått en omfattning mycket väsentligt överstigande den, för vilken de dimensionerats. Den bristande bangårdskapaciteten medför ökade uppehållstider och bidrager därigenom bl a till bristen på godsvagnar. För att öka järnvägens samlade transportkapacitet är det därför angeläget, att en utbyggnad av vissa fasta anläggningar på huvudlinjerna kommer till stånd.

Det kan nämnas, att vid statens järnvägar finnas enkelspåriga sträckor, som trafikeras av ända upp till 70 tåg per dygn. Utbyggnad av bana, bangårdar och signalanläggningar är därtill en av grundförutsättningarna för att kunna eliminera de tidvis återkommande synnerligen besvärande störningarna i tågföringen. De i och för sig tämligen måttliga trafikstegringarna från slutet av 1950 till början av 1952 och från slutet av 1954 ha förorsakat så betydande försämringar av tågföringen, att denna omständighet kan anses utgöra ett direkt belägg för att statens järnvägar på huvudlinjerna redan normalt numera arbeta tätt under den kapacitetsgräns, som kan uppnås med rimlig förseningsfrekvens och transportekonomi.

Investeringarna måste också ses mot bakgrunden av personalförhållandena vid statens järnvägar. Investeringar böra göras dels för att minska behovet av arbetskraft, särskilt under obekvämlig tid, dels för att förbättra anordningarna för de anställda, t ex personallokalerna, och därigenom öka trivseln.

Såsom framgår av tabell 3 har styrelsen för budgetåret 1956/57 räknat med en medelförbrukning av 313 800 000 kronor och ett anslagsbehov av 269 450 000 kronor. Den sålunda beräknade medelförbrukningen överstiger den för föregående budgetår av Kungl Maj:t fastställda investeringsramen på högst 302 000 000 kronor med i runt tal 12 000 000 kronor eller 4 procent.

Tabell 3. Beräknad medelsförbrukning samt anslagsbehov  
budgetåret 1956/57.

Anslagsrubrik	Beräknad		Anslagsbehov 1956/57
	anslags- behållning från budgetåret 1955/56	medels- förbrukning 1956/57	
	Tusental kronor		
<b>A. Byggnader och anläggningar.</b>			
1. Bangårdar .....	— 2 200*)	14 900	14 900
2. Dubbelspårsbyggnader och linjeom- läggningar .....	1 500	17 500	16 000
3. Anläggning av industrispår Örnskölds- viks västra—Gullänget .....	1 300	700	—
4. Ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med Källby—Kinnekleva .....	2 000	—	—
5. Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn —Vislanda och Bredåkra—Växjö ...	—	6 000	6 000
6. Fortlöpande förstärkning av spåröver- byggnaden .....	3 500	18 000	14 500
7. Skenfria vägkorsningar m m .....	300	100	—
8. Broar m m .....	2 800	4 900	2 100
9. Husbyggnader .....	200	13 400	13 200
10. Signalsäkerhetsanläggningar .....	— 2 500*)	9 000	9 000
11. Vägskyddsanläggningar .....	— 1 400*)	6 500	6 500
12. Telefonanläggningar m m .....	—	7 500	7 500
13. Anläggningar för elektrisk tågdrift ..	—	8 700	8 700
14. Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet	—	13 500	13 500
15. Lokstations- och driftverkstadsanlägg- ningar .....	2 600	7 500	4 900
16. Anläggningar vid huvudverkstäder ...	400	4 700	4 300
17. Anläggningar vid förrådsavdelningen	250	1 250	1 000
Summa byggnader och anläggningar	8 750	134 150	122 100
<b>B. Försvarsberedskap</b> .....	—	3 800	3 800
<b>C. Rullande materiel.</b>			
1. Anskaffning av lok och lokomotorer	3 550	35 600	32 050
2. Anskaffning av motorvagnar och räls- bussar .....	600	22 600	22 000
3. Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar .....	3 600	16 500	12 900
4. Anskaffning av godsvagnar .....	2 350	50 150	47 800
5. Ombyggnad av rullande materiel ...	2 000	8 500	6 500
Summa rullande materiel	12 100	133 350	121 250
<b>D. Sjöfartsmateriel.</b>			
Ny tågfärja .....	5 900	9 900	4 000
<b>E. Biltrafik.</b>			
1. Garage- och verkstadsbyggnader ...	1 200	3 000	1 800
2. Anskaffning av bilmateriel .....	—	7 400	7 400
3. Förvärv av billinjer .....	500	1 500	1 000
Summa biltrafik	1 700	11 900	10 200
<b>F. Inventarier m m</b> .....	2 600	10 700	8 100
<b>G. Statens järnvägars dispositionsanslag</b> ...	19 000	10 000	—
Summa summerum	50 050	313 800	269 450

\*) Den brist, som i realiteten kan komma att uppstå, förutsättes bliva täckt av sta-  
tens järnvägars dispositionsanslag.



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

## A. Byggnader och anläggningar.

1. **Bangårdar** ..... kronor 14 900 000

Av tidigare anvisade anslag under denna rubrik fanns vid utgången av budgetåret 1954/55 en behållning av 1 167 000 kronor. För budgetåret 1955/56 har för samma ändamål anvisats 10 300 000 kronor, varför 11 467 000 kronor står till förfogande under innevarande budgetår. Medelsförbrukningen under sistnämnda budgetår beräknas till 13 667 000 kronor, varför en brist av 2 200 000 kronor förutses vid budgetårets utgång. Den brist, som i realiteten kan komma att uppstå, torde få täckas med medel från statens järnvägars dispositionsanslag efter därom gjord särskild framställning.

För budgetåret 1956/57 förutses en medelsförbrukning av 14 900 000 kronor, varav 9 200 000 kronor till arbeten, som pågå eller beräknas påbörjas under innevarande budgetår, samt 5 700 000 kronor till under budgetåret 1956/57 planerade nya arbeten enligt följande sammanställning.

	Total kostnad kronor	Medelsför- brukning un- der budget- året 1956/57 kronor
<i>Hallsberg</i> , utökning av rangerbangården .....	1 500 000	600 000
<i>Göteborg</i> , utbyggnad av Sävenäs rangerbangård ....	3 000 000	500 000
<i>Hälsingborg</i> , fortsatt utbyggnad av rangerbangården	1 000 000	1 000 000
<i>Trelleborg</i> , utbyggnad av spårsystemet vid färjeläget	400 000	400 000
Gångbroar och gångtunnlar .....	300 000	300 000
Förlängning av mötesspår, anordnande av tredje tåg- väg och nya mötesplatser .....	1 000 000	1 000 000
Mindre bangårdsombyggnader och diverse bangårds- anordningar .....	1 900 000	1 900 000
	<u>Summa 9 100 000</u>	<u>5 700 000</u>

Till motivering av de sålunda föreslagna nya arbetena får styrelsen anföra följande.

För att förbättra tågföringen och snabbare kunna avveckla den under senare år ökade godstrafiken genom att påskynda vagnomloppet och därigenom minska godsvagnsbehovet är det styrelsens avsikt att successivt utbygga de större rangerbangårdarna. Ett första steg i denna riktning har tagits genom utbyggnad och mekanisering av Ånge rangerbangård. Innan en mekanisering påbörjas på Hallsbergs rangerbangård är det önskvärt dels att få erfarenheter av anläggningen i Ånge, dels att spårsystemet i Hallsberg i första hand erhåller en tillräcklig utbyggnad. Efter framställning i styrelsens petitaskrivelse den 5 oktober 1953 har anvisats medel för utbyggnad av infartsspårgruppen på denna bangård. Detta arbete är numera i stort sett slutfört. Därjämte har riktningsspårgruppen utbyggt i viss omfattning. Styrelsen avser nu att även utbygga utfartsspårgruppen med ytterligare spår, för vilket arbete kostnaderna uppskattas till 1 500 000 kronor, varav för budgetåret 1956/57 600 000 kronor.

Av samma skäl är det även nödvändigt att utbygga Sävenäs rangerbangård. Kostnaden härför uppskattas till 3 000 000 kronor. För arbetets påbörjande erfordras under nyssnämnda budgetår 500 000 kronor.

Till utbyggnad av Hälsingborgs godsbangård har tidigare anvisats tillhoppa 2 000 000 kronor. Denna utbyggnad är nu avslutad och anläggningen tages i bruk innevarande höst. På grund av den över Hälsingborg alltmer ökade godstrafiken och önskemålet att till Hälsingborg koncentrera hela godstågsrangeringen i nordvästra Skåne, varigenom en ej oväsentlig driftkostnadsbesparing skulle vara att vinna, anser styrelsen en ytterligare utbyggnad av Hälsingborgs godsbangård erforderlig och lämplig. Kostnaden härför beräknas till 1 000 000 kronor som i sin helhet förutses falla på budgetåret 1956/57.

De nuvarande uppställningsspåren för vagnar vid Trelleborgs färjestation ha icke den kapacitet, som erfordras för en rationell och snabb vagnbehandling, då den planerade nya tågfärjan satts in i trafik. En utökning av spåren är därför påkallad. Kostnaden för arbetet har såsom framgår av ovanstående tabell beräknats till 400 000 kronor.

Slutligen erfordras i likhet med tidigare år medel även för budgetåret 1956/57 till gångbroar och gångtunnlar, förlängning av mötesspår, anordnande av tredje tågväg och nya mötesplatser samt till mindre bangårdsombyggnader och diverse bangårdsanordningar, för vilka ändamål här medräknats sammanlagt 3 200 000 kronor.

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

*att till Bangårdar för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 14 900 000 kronor.*

## 2. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar ..... kronor 16 000 000

För fortsatt anläggning av dubbelspår på linjerna Stockholm—Göteborg, Katrineholm—Malmö och Örebro—Frövi har för budgetåren 1937/38 till och med 1955/56 anvisats sammanlagt 205 550 000 kronor, varav för innevarande budgetår 29 300 000 kronor.

Vid utgången av budgetåret 1954/55 förelåg en brist av 6 783 000 kronor, som förskottsvis läckts av statens järnvägars dispositionsanslag. Efter beloppets återförande dit har bristen förutsatts skola täckas av nyssnämnda för budgetåret 1955/56 anvisade anslag på 29 300 000 kronor. Den faktiska medelsförbrukningen under budgetåret 1955/56 beräknas till 21 017 000 kronor. Som anslagsbehållning skulle i så fall vid utgången av samma budgetår kvarstå  $(29\,300\,000 - 6\,783\,000 - 21\,017\,000 =)$  1 500 000 kronor.

Under budgetåret 1954/55 ha linjesträckorna Baggetorp—Vingåker, Vårgårda—Torp, Rörvik—Lidnäs, Hästveda—Ballingslöv och Örebro—Hovsta — sammanlagt 62 km -- öppnats för dubbelspårstrafik. Under nu löpande budgetår beräknas ytterligare 52 km kunna färdigställas för dubbelspårstrafik, nämligen bansträckorna Vingåker—Högsjö, Torp—Alingsås, Vislanda—Energyda, Osby—Hästveda och Hovsta—Frövi.

För fortsättning av dubbelspårsarbetena på linjerna Stockholm—Göteborg och Katrineholm—Malmö beräknas en medelsförbrukning av 17 500 000 kronor under budgetåret 1956/57. Efter hand som dubbelspårsarbetena på huvudlinjerna till Göteborg och Malmö närma sig sin fullbordan är en viss minskning av den sammanlagda arbetsvolymen för ifrågakvarande arbeten att förutse under de närmaste åren. Av bla denna anledning men främförallt med hänsyn till behovet vore det önskvärt att nu få påbörja anläggning av dubbelspår på linjen Spånga—Kungsängen, varom styrelsen redan i sin petilaskrivelse den 28 september 1951 framställt begäran, ävensom på linjen närmast söder om Ånge, där behovet också är stort. Med hänsyn till nu aktuella önskemål om investeringsbegränsning anser sig styrelsen emellertid nu icke böra föreslå medel till påbörjande av dessa arbeten.

På grund av förutsedd behållning utgör anslagsbehovet för nästa budgetår  $(17\,500\,000 - 1\,500\,000 =)$  16 000 000 kronor.

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

*att till Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 16 000 000 kronor.*

**5. Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö . . . . . kronor 6 000 000**

För ovan angivna arbeten har till och med innevarande budgetår anvisats investeringsanslag med tillhoppa 29 000 000 kronor, varav 3 000 000 kronor budgetåret 1955/56. Tillsammans med vid budgetårets ingång förefintlig behållning av 2 118 000 kronor står således 5 118 000 kronor till förfogande för arbetenas fortsättande under nu löpande budgetår. Under budgetåret 1954/55 uppgick medelsförbrukningen för av statens järnvägar utförda arbeten till 8 886 000 kronor. Härutöver ha vissa terrasseringsarbeten utförts och bekostats av arbetsmarknadsstyrelsen.

I sin skrivelse den 25 september 1954 berörde styrelsen tidpunkten för ombyggnad av linjen Karlshamn—Karlskrona till normalspår och angav att under förutsättning att härför erforderliga medel ställdes till förfogande skulle normalspårstrafik kunna upplagas vid utgången av år 1956. Då tillräcklig medelsanvisning härför ej står till förfogande, får styrelsen nu meddela, att normalspårstrafiken på denna linje beräknas kunna upplagas först under andra halvåret 1957.

Den ovan angivna medelstillgången 5 118 000 kronor beräknas komma att helt förbrukas under budgetåret 1955/56. För budgetåret 1956/57 erfordras för arbetenas fortsatta bedrivande 6 000 000 kronor.

I anslutning till 1955 års riksdags beslut om avskrivning av de för blekingenätaets ombyggnad anvisade investeringsanslagen förutsätter styrelsen, att jämväl det för nästa budgetår erforderliga anslaget får avskrivas.

Under återopande av vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen att för budgetåret 1956/57 anvisa

*dels på kapitalbudgeten till Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö ett investeringsanslag av 6 000 000 kronor,*

*dels på driftbudgeten 6 000 000 kronor till avskrivning av nyssnämnda belopp.*

**6. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden . . . . kronor 14 500 000**

Av det för budgetåret 1954/55 anvisade anslaget till ovan angivna ändamål kvarstod vid budgetårets utgång en behållning av 2 182 000 kronor. Tillsammans med det för budgetåret 1955/56 anvisade anslaget, 18 500 000 kronor, står sålunda 20 682 000 kronor till förfogande under nu löpande

budgetår. Med hänsyn bl a till behovet av att inom fastställd investeringsram kunna disponera medel för andra arbeten av än högre angelägenhetsgrad samt till nu förutsebara svårigheter att anskaffa räler avser styrelsen att av sistnämnda belopp icke taga i anspråk mer än 17 182 000 kronor för behövliga förstärkningsarbeten under innevarande budgetår. En anslagsbehållning av 3 500 000 kronor kan således förutses vid budgetårets utgång.

För budgetåret 1956/57 beräknas för hithörande arbeten en medelsförbrukning av ungefärligen samma storleksordning, som den för det nu löpande budgetåret beräknade, eller i runt tal 18 000 000 kronor. Anslagsbehovet uppgår sålunda till (18 000 000—3 500 000 =) 14 500 000 kronor.

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

*att till Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 14 500 000 kronor.*

8. **Broar m m** ..... kronor 2 100 000

Vid utgången av budgetåret 1954/55 förelåg av tidigare anvisade anslag till broar m m en behållning av 2 075 000 kronor. För innevarande budgetår har anvisats 4 650 000 kronor. Ett sammanlagt belopp av 6 725 000 kronor står sålunda till förfogande. Enär av skilda orsaker — bl a brist på teknisk personal — en viss förskjutning av tidigare upprättat arbetsprogram inträtt, beräknas av sistnämnda belopp ej mer än 3 925 000 kronor komma att tagas i anspråk under budgetåret 1955/56. En anslagsbehållning av 2 800 000 kronor är sålunda att förutse vid detta budgetårs utgång.

För budgetåret 1956/57 beräknas medelsbehovet till 4 900 000 kronor. Härav avser 1 100 000 kronor fullföljande av den om- och tillbyggnad av bro över Gavleån, som anmälts i tidigare års petitaskrivelser, samt 1 000 000 kronor begynnelseanslag för ändring och utbyggnad av tågfarjeläge i Trelleborg i samband med anskaffande av en ny tågfarja för färjeleden Trelleborg—Sassnitz. I övrigt omfattar arbetsprogrammet ett antal angelägna broombyggnader m m av mindre storleksordning.

Med hänsyn till förutsedd behållning utgör anslagsbehovet (4 900 000—2 800 000 =) 2 100 000 kronor.

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

*att till Broar m m för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 2 100 000 kronor.*

9. Husbyggnader ..... kronor 13 200 000

Av tidigare anvisade anslag till husbyggnader fanns vid utgången av budgetåret 1954/55 en behållning av 10 768 000 kronor. För budgetåret 1955/56 har intet anslag anvisats. Av tillgängliga medel beräknas 10 568 000 kronor komma att förbrukas för hithörande arbeten under innevarande budgetår. Vid budgetårets utgång förutses sålunda en anslagsbehållning av 200 000 kronor.

För budgetåret 1956/57 förutses en medelsförbrukning av 13 400 000 kronor, varav 5 300 000 kronor för arbeten, som pågå eller beräknas bliva påbörjade under innevarande budgetår, samt 8 100 000 kronor för under budgetåret 1956/57 planerade nya arbeten enligt följande sammanställning:

	Total kostnad kronor	Medelsför- brukning un- der budget- året 1956/57 kronor
<i>Ljusdal och Lessebo, nya stationshus</i> .....	600 000	500 000
<i>Stockholm norra, tillbyggnad av tullgodsmagasin</i> ..	750 000	600 000
<i>Tomteboda, magasin för sk spridningsgods</i> .....	600 000	300 000
<i>Sävenäs, Sundsvall och Kiruna, personallokaler</i> ....	1 300 000	700 000
<i>Nya bostadshus</i> .....	600 000	600 000
<i>Förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd</i> ..	2 500 000	2 500 000
<i>Diverse mindre husbyggnadsarbeten</i> .....	2 900 000	2 900 000
	Summa 9 250 000	8 100 000

Till motivering av de sålunda föreslagna nya arbetena får styrelsen anföra följande.

Stationshusen i Ljusdal och Lessebo äro numera i så dåligt skick, att de snarast böra ersättas med nya mera ändamålsenliga byggnader.

Tullgodsmagasinet vid Stockholm norra är numera otillräckligt, varför det behöver tillbyggas.

För att möjliggöra för statens järnvägars trafikanter att under kortare tid lagra med järnvägen transporterade produkter för distribution inom Stockholm med omnejd avser styrelsen att vid Tomteboda uppföra ett magasin för sk spridningsgods.

En fortsatt förbättring av personallokalerna vid statens järnvägar är synnerligen angelägen. Bland större anläggningar, som snarast möjligt böra utföras, kan nämnas nytt personalhus i Sävenäs, kombinerat personal- och verkstadshus i Sundsvall samt personallokaler i Kiruna.

För nya tjänstebostadshus, där sådana med hänsyn till tjänstens krav befinnas oundgängligen nödvändiga, anses 600 000 kronor böra stå till förfogande.

En mera omfattande förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd har sedan flera år tillbaka varit aktuell. På grund av byggnadsreglering och investeringsbegränsning m m ha emellertid sådana arbeten hittills kunnat bedrivas endast i relativt liten omfattning. Inom styrelsen har numera upprättats en femårsplan för modernisering i första hand av de lägenheter, som äro att betrakta som egentliga tjänstebostäder, d v s avsedda för tjänstehavare, som på grund av tjänstens art böra bo inom järnvägsområdet eller i dess omedelbara närhet. Investeringsläget tillåter tyvärr icke att för budgetåret 1956/57 upptages hela det belopp som ett fullföljande av nämnda plan skulle kräva av investeringsmedel. I sammanställningen angiven medelsförbrukning — 2 500 000 kronor — under sistnämnda budgetår är dock avsevärt högre än de belopp, som för motsvarande ändamål upptagits i de senaste årens investeringsplaner.

För diverse mindre husbyggnadsarbeten, huvudsakligen förbättring av tjänstelokaler, nya eller förbättrade personallokaler, anordnande eller utökning av förråds- och verkstadslokaler m m, har beräknats ett medelsbehov av 2 900 000 kronor.

Med hänsyn till beräknad behållning vid budgetårets ingång uppgår sålunda anslagsbehovet för budgetåret 1956/57 till (13 400 000—200 000=) 13 200 000 kronor.

Under återopande av det anförda får styrelsen hemställa, att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till Husbyggnader för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 13 200 000 kronor.*

#### 10. Signalsäkerhetsanläggningar ..... kronor 9 000 000

Behovet av moderna signalsäkerhetsanläggningar vid statens järnvägar är ännu icke på långt när fyllt. Under sådana förhållanden synas arbetsinsatserna icke främst böra bestämmas av budgetmässiga synpunkter utan fastmer och huvudsakligen av kapaciteten på projekterings- och anläggningssidan. Med hänsyn till det angelägna behovet av en snabb upprustning och teknisk förnyelse på ifrågavarande område är det naturligt, att styrelsen efter förmåga sökt höja nybyggnadsresurserna. Detta har i viss utsträckning även lyckats, vilket dock bl a haft till följd, att det för budgetåret 1954/55 beviljade anslaget överskridits. Underskottet, 1 762 000 kro-

nor, har med stöd av Kungl Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1955 förskottsvis täckts med medel från statens järnvägars dispositionsanslag.

För budgetåret 1955/56 är att förutse ett ytterligare underskott av 738 000 kronor. Vid utgången av sistnämnda budgetår beräknas därför föreligga ett sammanlagt underskott på 2 500 000 kronor. Styrelsen utgår ifrån att jämväl detta underskott, vars storlek dock ännu icke kan exakt fastställas, skall få täckas på samma sätt som underskottet för budgetåret 1954/55.

Den mot arbetsvolymen svarande medelförbrukningen under budgetåret 1956/57 beräknas till 9 000 000 kronor. Detta belopp är identiskt med anslagsbehovet, under förutsättning att underskott vid budgetårets ingång utjämnas på sätt som ovan förutsatts.

Beloppet fördelar sig med 4 010 000 kronor på arbeten, som igångsatts före den 1 juli 1955, med 3 215 000 kronor på arbeten, som igångsatts eller beräknas bli igångsatta under budgetåret 1955/56, samt slutligen med 1 775 000 kronor på arbeten, som avses skola igångsättas under budgetåret 1956/57. Sistnämnda arbeten beräknas vid prisläget hösten 1955 kosta sammanlagt 8 240 000 kronor.

Beloppet avser i huvudsak införandet av signalsäkerhetsanläggningar på ytterligare ett antal stationer, fortsatt utbyggnad av den automatiska linjeblockeringen på dubbelspårssträckorna — en utbyggnad som är nödvändig, om dubbelspårerna skola kunna utnyttjas till fullo — samt utvidgning av den fjärrblockering, som under innevarande år med god ekonomi och betydande höjning av säkerheten införts på sträckan Ånge—Bräcke.

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

*att till Signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1956/57  
anvisa ett investeringsanslag av 9 000 000 kronor.*

#### 11. Vägskyddsanläggningar ..... kronor 6 500 000

Behovet av skyddsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg har som följd av den hastigt växande motortrafiken på landsvägarna gjort sig allt starkare gällande under de senaste åren. Anläggningsverksamheten på detta område har också ökat, men det oaktat har den ännu icke kunnat bringas helt i nivå med det växande behovet. Huruvida så skall kunna ske är liksom i vad gäller annan anläggningsverksamhet — fransett tillgången på medel — till stor del beroende på möjligheten att vid företaget anställa och bibehålla teknisk personal av olika kategorier.

Utvecklingen av anläggningsverksamheten sedan år 1950 framgår av följande sammanställning:



År	Antal slutförda anläggningsarbeten	Index
1950	41	100
1951	61	149
1952	93	227
1953	119	290
1954	252	614
d:o jan—juli	107	—
1955 jan—juli	142	—

Såsom framgår av dessa uppgifter har verksamheten ökats högst betydligt. Trots detta har antalet anläggningsarbeten, vilka beslutats men av olika skäl icke kunnat utföras, absolut sett vuxit från 238 vid slutet av år 1950 till 454 i juli 1955 d v s med 216. Den sålunda framlagda redovisningen manar otvetydigt till ytterligare ökade ansträngningar att nedbringa balansen.

Den ökade anläggningsverksamheten har givetvis återverkat på medelsförbrukningen, som överstigit medelstillgången för ändamålet med 1 000 000 kronor för budgetåret 1953/54 och med ytterligare 367 000 kronor för budgetåret 1954/55. Vid utgången av sistnämnda budgetår förelåg sålunda en anslagsbrist på sammanlagt 1 367 000 kronor. Denna har med stöd av Kungl Maj:ts bemyndigande den 30 juni och 25 augusti 1955 förskottsvis täckts av statens järnvägars dispositionsanslag. För budgetåret 1955/56 beräknas uppkomma ett ytterligare underskott. Styrelsen utgår ifrån att den sammanlagda brist, som kan komma att förefinnas vid utgången av sistnämnda budgetår, får täckas av medel från statens järnvägars dispositionsanslag efter därom gjord särskild framställning.

För budgetåret 1956/57 beräknas anslagsbehovet, fränsett nyssnämnda från föregående budgetår eventuellt kvarstående anslagsbrist, till 6 500 000 kronor.

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

*att till Vägskyddsanläggningar för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 6 500 000 kronor.*

## 12. Telefonanläggningar m m ..... kronor 7 500 000

För budgetåret 1955/56 har till anläggningar under förestående rubrik anvisats 3 050 000 kronor. Från närmast föregående budgetår kvarstod en anslagsbehållning av 3 727 000 kronor. Sålunda disponibelt medels-

belopp, sammanlagt 6 777 000 kronor, beräknas vara förbrukat vid utgången av nu löpande budgetår:

Medelsförbrukningen och anslagsbehovet under budgetåret 1956/57 beräknas till 7 500 000 kronor. Beloppet innefattar kostnaden dels för arbeten, som påbörjats budgetåret 1954/55 eller tidigare, 3 450 000 kronor, eller som påbörjats eller beräknas bli påbörjade innevarande budgetår, 2 330 000 kronor, dels för följande arbeten, som äro avsedda att igångsättas budgetåret 1956/57.

	Total kostnad kronor	Härav för budgetåret 1956/57 kronor
Telefonkabel Gällivare—Porjus . . . . .	200 000	40 000
Diverse blankledningsarbeten . . . . .	275 000	25 000
Fjärrskriftanläggningar . . . . .	220 000	160 000
Linjeselektering på diverse sträckor . . . . .	380 000	195 000
Högtalaranläggningar . . . . .	246 000	151 000
Radioanläggningar för rangerbangårdar . . . . .	260 000	190 000
Snabbtelefonanläggningar . . . . .	165 000	165 000
Automatiska telefonväxlar . . . . .	230 000	85 000
Telefonlokaler . . . . .	530 000	130 000
Övrigt . . . . .	779 000	579 000
	<u>Summa 3 285 000</u>	<u>1 720 000</u>

Beträffande ovan angivna nya arbeten må framhållas följande.

I samband med tillkomsten av 130 kV kraftledningar beräknas höga induktionsspänningar och svåra ljudstörningar uppkomma i statens järnvägars och televerkets blankledningar på sträckan Gällivare—Porjus. Med hänsyn härtill är det nödvändigt att ersätta blankledningarna med en jordkabel. Denna beräknas kosta cirka 1 700 000 kronor, vilken kostnad förutsättes skola bäras gemensamt av statens vattenfallsverk, televerket och statens järnvägar. Enligt en i samråd mellan järnvägsstyrelsen och telestyrelsen uppgjord kostnadsfördelning har statens järnvägars andel beräknats till 200 000 kronor, varav 40 000 kronor erfordras under budgetåret 1956/57.

Nya fjärrskriftförbindelser planeras för att avlasta de på vissa sträckor hårt ansträngda telefonförbindelserna. Arbetet med selektering av linje-telefonförbindelser bör fortsätta enligt uppgjort program, varigenom trafikpersonalens arbete underlättas samtidigt som telefonnätet blir bättre utnyttjat. Högtalaranläggningar böra anordnas i ungefär samma omfattning som tidigare budgetår. Anskaffning av radioanläggningar för dirigeringsväxlingslok på rangerbangårdar har visat sig medföra personalbesparing

och förbättrat utnyttjande av den rullande materielen. Införande av snabbtelefonanläggningar i godsmagasin och på vissa expeditioner har också visat sig ge en i förhållande till anläggningskostnaden avsevärd personalbesparing.

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

*att till Telefonanläggningar m m för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 7 500 000 kronor.*

### 13. Anläggningar för elektrisk tågdrift ..... kronor 8 700 000

Till anläggningar för elektrisk tågdrift har för budgetåret 1955/56 anvisats 7 500 000 kronor. Vid utgången av föregående budgetår kvarstod en anslagsbehållning av 113 000 kronor. Tillgängliga medel uppgå således till 7 613 000 kronor. Medelsförbrukningen beräknas till samma belopp.

För budgetåret 1956/57 beräknas medelsförbrukningen och sålunda även anslagsbehovet till 8 700 000 kronor. Av den för nästa budgetår beräknade medelsförbrukningen avser 5 455 000 kronor arbeten, som igångsatts under föregående budgetår eller tidigare, 525 000 kronor arbeten, som igångsatts eller beräknas bli igångsatta under budgetåret 1955/56, samt 2 720 000 kronor nya arbeten, som äro planerade att igångsättas under budgetåret 1956/57. Sistnämnda arbeten beräknas kosta totalt 7 970 000 kronor. De nya arbeten, som innefattas i detta belopp, framgå av nedanstående sammanställning.

	Total kostnad kronor	Härav under budgetåret 1956/57 kronor
Ombyggnad av elektrisk utrustning vid transformatorstationer på malmbanan .....	230 000	130 000
Kopplingscentral i Herrljunga samt tryckluftsbrytare i Göteborg, Hallsberg och Älvsjö .....	690 000	200 000
Fjärrkontroll av omformarstationer, Kristinehamn, Murjek och Älvsbyn .....	800 000	230 000
Fjärrstyrning av fränskiljare inom stockholmsområdet samt vid Krylbo, Norrköping och Smedberg ....	1 090 000	190 000
Zongränsbrytare i Säffle, utbyte av linjebrytare i Ånge	60 000	60 000

Smärre kraftdistributionsanläggningar .....	500 000	500 000
Fasta tågvärmeanläggningar .....	90 000	90 000
Kontaktledningsarbeten:		
Södertälje S—Järna, matarledning .....	330 000	100 000
Spårelektrifieringar i samband med bangårdsutvidg- ningar .....	3 595 000	830 000
Övriga arbeten .....	275 000	220 000
Ledningsförråd m m, Sköldinge och Tillberga .....	310 000	170 000
	Summa 7 970 000	2 720 000

Beträffande de sålunda föreslagna arbetena får styrelsen meddela följande.

Enär den i styrelsens framställning till Kungl Maj:t den 5 oktober 1953 angående anslag till nya byggnader och anläggningar m m ifrågasatta omläggningen av kraftförsörjningssystemet vid malmbanan ännu icke kunnat komma till utförande, måste den elektriska utrustningen i befintliga transformatorstationer moderniseras för säkerställande av driften i dess nuvarande skick.

Anordnande av kopplingscentraler är en nödvändig åtgärd för att höja ledningssystemets belastningsförmåga. På grund av de på senare år starkt ökade kortslutningseffekterna är det likaledes nödvändigt att införa tryckluftsbrytare i vissa större stationer.

Sedan provdrift med fjärrstyrning av omformarstationer nu utfallit med synnerligen gynnsamt ekonomiskt och tekniskt resultat, böra ytterligare några stationer inrättas för sådan drift. Fjärrstyrning av fränkskiljare samt zongränsbrytare äro anordningar, som vidtagas för att underlätta felsökning vid driftstörningar.

Det belopp, som i sammanställningen upptagits under rubriken »Smärre kraftdistributionsanläggningar», avser komplettering och utökning av befintliga anläggningar för belysning och kraftdistribution. Beloppen för tågvärmeanläggningar, kontaktledningsarbeten samt ledningsförråd m m omfatta ett större antal arbeten av skilda slag, bl a en matarledning Södertälje S—Järna för ernående av ökad driftsäkerhet, erforderliga spårelektrifieringar i samband med ombyggnader och utvidgningar av bangårdar samt förrådslokaler för elektrisk material m m.

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

*att till Anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret  
1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 8 700 000 kronor.*

14. Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet . . . . . kronor 13 500 000

Elektrifieringen av statsbanenätet har under budgetåret 1954/55 fortgått planenligt. Sålunda färdigställdes elektrifieringsarbetena på linjerna Växjö—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar, Hässleholm—Kristianstad och Tillberga—Sala under första halvåret 1955. Under innevarande budgetår beräknas bandelarna Söderhamn—Hudiksvall och Hudiksvall—Sundsvall kunna öppnas för elektrisk drift. Av hittills beslutade elektrifieringar återstå därefter linjerna Tillberga—Ludvika, Sundsvall—Härnösand—Långsele och Ljusdal—Hudiksvall.

För budgetåret 1955/56 har till här ifrågavarande arbeten anvisats 10 000 000 kronor, varjämte vid budgetårets ingång kvarstod en anslagsbehållning av 5 473 000 kronor. Medelstillgången under det nu löpande budgetåret utgör således 15 473 000 kronor. Medelsförbrukningen beräknas till samma belopp. För budgetåret 1956/57 beräknas medelsförbrukningen och anslagsbehovet till 13 500 000 kronor.

I fråga om ytterligare elektrifiering av statsbanenätet, sedan hittills beslutade arbeten genomförts, får styrelsen hänvisa till vad härom anförts i styrelsens skrivelse till Kungl Maj:t den 25 september 1954 angående anslag till nya byggnader och anläggningar m m för budgetåret 1955/56.

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

*att till Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 13 500 000 kronor.*

15. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar . . . . . kronor 4 900 000

Av tidigare anvisade anslag till ovan angivna ändamål kvarstod vid utgången av budgetåret 1954/55 en behållning av 5 372 000 kronor. Denna behållning är avsevärt större än vad som förutsågs vid ingivande av föregående års anslagsframställning. Anledningen härtill är huvudsakligen att flera av de större byggnadsprojekt, som ingå i det för nämnda budgetår uppgjorda investeringsprogrammet, ansetts böra anstå i avvaktan på resultatet av en inom styrelsen pågående undersökning angående möjligheterna till en rationalisering och koncentrerings av lokskötseln i dess helhet.

För budgetåret 1955/56 har anvisats 4 400 000 kronor, varför 9 772 000 kronor står till förfogande för hithörande arbeten. På grund av den nyss-

nämnda förskjutningen beräknas av detta belopp endast 7 172 000 kronor komma att förbrukas under innevarande budgetår. Behållningen vid budgetårets utgång uppskattas sålunda till 2 600 000 kronor.

Under budgetåret 1956/57 beräknas medelsförbrukningen komma att uppgå till 7 500 000 kronor, varav 5 100 000 kronor för arbeten, som pågå eller beräknas påbörjas under innevarande budgetår, och 2 400 000 kronor för nya arbeten under budgetåret 1956/57 enligt följande sammanställning:

	Total kostnad kronor	Medelsför- brukning un- der budget- året 1956/57 kronor
<i>Malmö</i> , lokomotorstall i elektrolokstationen . . . . .	500 000	300 000
<i>Hagalund</i> , tillbyggnad av tvättinrättningen . . . . .	450 000	300 000
<i>Linköping</i> , utbyggnad av driftverkstaden . . . . .	800 000	300 000
Diverse mindre arbeten . . . . .	1 500 000	1 500 000
	Summa 3 250 000	2 400 000

Till motivering av ovan angivna nya arbeten får styrelsen anföra följande.

Nuvarande lokstationen i Malmö är otillräcklig för att där skall kunna underhållas inom Malmö-regionen befintliga lokomotorer. En tillbyggnad av densamma är därför erforderlig. Tvättinrättningen i Hagalund behöver likaledes utbyggas på grund av den allt mer ökade sovvagnstrafiken.

Ett större antal rälsbussar har anskaffats och nu insatts i trafik på såväl det smalspåriga som det normalspåriga järnvägsnätet i Östergötland. Ifrågasvarande rälsbussar skola erhålla översyn och underhåll vid driftverkstaden i Linköping, vars kapacitet därigenom blivit otillräcklig och nu måste ökas genom utbyggnad.

Dessutom erfordras för diverse mindre arbeten inom lokstationerna 1 500 000 kronor.

Med hänsyn till den ovan angivna beräknade medelsbehållningen vid innevarande budgetårs utgång utgör anslagsbehovet (7 500 000—2 600 000 =) 4 900 000 kronor.

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

*att till Lokstations- och driftverkstadsanläggningar för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 4 900 000 kronor.*

**16. Anläggningar vid huvudverkstäder . . . . . kronor 4 300 000**

Av tidigare anvisade anslag till anläggningar vid huvudverkstäder förefanns vid utgången av budgetåret 1954/55 en behållning av 2 987 000 kronor. Behållningen är i huvudsak beroende på att vissa större arbeten, som voro avsedda att igångsättas under nämnda budgetår, ansetts böra uppskjutas något i och för omarbetning av projekten med beaktande av i rationaliserings- och andra syften genomförda omdispositioner. För innevarande budgetår har anvisats 1 350 000 kronor. Medelsförbrukningen beräknas uppgå till 3 937 000 kronor. En behållning av 400 000 kronor väntas därför kvarstå vid budgetårets utgång.

För budgetåret 1956/57 beräknas en medelsförbrukning av 4 700 000 kronor, varav 3 500 000 kronor för arbeten, som pågå eller beräknas påbörjas under innevarande budgetår. Resterande belopp, 1 200 000 kronor, är avsett för diverse fortlöpande ersättningsarbeten samt nya anläggningar, som erfordras för rationalisering av verkstadsdriften.

Med hänsyn till förutsedd behållning av tidigare anvisade medel utgör medelsbehovet för nästa budgetår för nu ifrågakvarande ändamål (4 700 000—400 000 =) 4 300 000 kronor.

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

*att till Anläggningar vid huvudverkstäder för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 4 300 000 kronor.*

**17. Anläggningar vid förrådsavdelningen . . . . . kronor 1 000 000**

Till anläggningar vid förrådsavdelningen har för budgetåret 1955/56 anvisats 1 100 000 kronor. Tillsammans med en behållning av 3 777 000 kronor från föregående budgetår står alltså 4 877 000 kronor till förfogande för arbeten under innevarande budgetår. Härav beräknas 4 627 000 kronor bli förbrukade under budgetåret och 250 000 kronor sålunda kvarstå till budgetåret 1956/57. Medelsförbrukningen sistnämnda budgetår beräknas till 1 250 000 kronor, varav 1 200 000 kronor för arbeten, som igångsatts eller beräknas komma att igångsättas 1955/56, och 50 000 kronor för nya arbeten, samtliga av mindre omfattning. I enlighet med förestående utgör anslagsbehovet för budgetåret 1956/57 (1 250 000—250 000 =) 1 000 000 kronor.

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

*att till Anläggningar vid förrådsavdelningen för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.*

## B. Försvarsberedskap vid statens järnvägar . . kronor 3 800 000

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 för budgetåret 1956/57 anvisa

*dels på kapitalbudgeten till Försvarsberedskap vid statens järnvägar ett investeringsanslag av 3 800 000 kronor,*

*dels på driftbudgeten 3 800 000 kronor till avskrivning av nyssnämnda belopp.*

## C. Rullande materiel.

### 1. Anskaffning av lok och lokomotorer . . . . . kronor 32 050 000

För budgetåret 1955/56 har till anskaffning av lok och lokomotorer anvisats 28 000 000 kronor. På grund av inträffade förseningar kvarstod vid budgetårets ingång av tidigare anvisade medel 17 864 000 kronor. Sammanlagt står sålunda 45 864 000 kronor till styrelsens disposition för innevarande budgetår. Till likvider enligt ingångna leveransavtal och förskottlikvider för planerade nybeställningar under budgetåret beräknas åtgå 42 314 000 kronor. Vid budgetårets utgång förutses alltså en behållning av 3 550 000 kronor.

Vad angår anslagsbehovet för nästkommande budgetår får styrelsen anföra följande. De under senaste åren beställda och levererade dieselloken ha visat sig ekonomiskt mycket förmånliga och ha även i övrigt i stort sett motsvarat förväntningarna. Styrelsen ämnar därför i mån av tillgång på medel fortsätta att anskaffa dylika lok, även sådana med större motoreffekt än hittills levererade. För sålunda planerad anskaffning erfordras under budgetåret 1956/57 till dellikvider 7 500 000 kronor.

Vidare planerar styrelsen att beställa ett antal nya elektrolok. Till förskott för dessa erfordras cirka 3 000 000 kronor. Till dellikvider för tidigare kontraherade elektrolok erfordras därjämte under budgetåret 16 940 000 kronor.

För anskaffning av lokomotorer har i nu föreliggande förslag upptagits dels 5 710 000 kronor till likvider för äldre beställningar, dels 2 450 000 kronor till dellikvider för en planerad beställning av lokomotorer, däribland ett mindre antal diesel-elektriska, vilka kunna framföras såväl med ström från kontaktledningen som medelst dieselmotor.

Sammanlagda anslagsbehovet under rubriken lok och lokomotorer uppgår alltså till (7 500 000 + 3 000 000 + 16 940 000 + 5 710 000 + 2 450 000 — 3 550 000 =) 32 050 000 kronor.



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

*att till Anskaffning av lok och lokomotorer för budgetåret 1956/57 anvisa ett belopp av 32 050 000 kronor.*

## 2. Anskaffning av motorvagnar och rälsbussar ..... kronor 22 000 000

För budgetåret 1955/56 har till anskaffning av motorvagnar och rälsbussar anvisats ett belopp av 24 550 000 kronor. Av tidigare anvisade medel kvarstod vid utgången av föregående budgetår 1 929 000 kronor. Under innevarande budgetår står sålunda 26 479 000 kronor till styrelsens disposition för här avsett ändamål.

För den femårsbeställning av rälsbussfordon, vartill Kungl Maj:t lämnat bemyndigande i brev den 25 april 1952, erfordras under budgetåret 1955/56 24 379 000 kronor till dellikvider. För utläggande av beställning av ett antal tågsätt, närmast avsedda för förortstrafik, beräknas under budgetåret åtgå 1 500 000 kronor. Vid utgången av budgetåret 1955/56 förutses sålunda kvarstå en anslagsbehållning av 600 000 kronor.

För budgetåret 1956/57 erfordras dels till dellikvider för femårsbeställningen av rälsbussfordon 19 600 000 kronor, dels för slutlikvidering av nämnda förortstågsätt 3 000 000 kronor.

Sammanlagda anslagsbehovet för motorvagnar och rälsbussar uppgår alltså till  $(19\,600\,000 + 3\,000\,000 - 600\,000 =)$  22 000 000 kronor.

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 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 22 000 000 kronor.*

## 3. Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar .... kronor 12 900 000

Till anskaffning av person-, resgods- och postvagnar har för budgetåret 1955/56 anvisats 10 200 000 kronor. Härtill kommer en från föregående budgetår kvarstående behållning av 5 321 000 kronor. För budgetåret 1955/56 står alltså till styrelsens förfogande 15 521 000 kronor för här ifrågavarande ändamål. Under budgetåret beräknas åtgå 11 921 000 kronor. Vid nästa budgetårsskifte skulle alltså 3 600 000 kronor återstå i anslagsbehållning.

Under budgetåret 1956/57 planerar styrelsen att såsom ett led i en för kommande budgetår förutsedd ytterligare utökad anskaffningstakt beställa 50 å 60 moderna personvagnar av stål. Till förskottslikvider för dessa vagnar beräknas ett belopp av 5 600 000 kronor bliva erforderligt. För slutlikvidering av vagnbeställningar, vartill anslagsmedel redan tidigare anvisats, erfordras dessutom 10 900 000 kronor.

Sammanlagda anslagsbehovet uppgår alltså till  $(5\,600\,000 + 10\,900\,000 - 3\,600\,000 =) 12\,900\,000$  kronor.

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

*att till Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 12 900 000 kronor.*

#### 4. Anskaffning av godsvagnar ..... kronor 47 800 000

Till anskaffning av godsvagnar har för budgetåret 1955/56 anvisats 47 650 000 kronor, varjämte från föregående budgetår kvarstår en behållning av 1 817 000 kronor, varför sammanlagt 49 467 000 kronor står till styrelsens förfogande för ändamålet. Till likvider för redan utlagda respektive planerade beställningar beräknas under budgetåret 1955/56 47 117 000 kronor, varför vid nästa budgetårsskifte beräknas kvarstå en behållning av 2 350 000 kronor.

Den sedan länge rådande godsvagnsbristen tenderar att ånyo öka, vilket medför allvarliga olägenheter för järnvägens kunder och minskar statens järnvägars good will — varom talrika klagomål bära vittnesbörd — och inkomstmöjligheter. Ökningen av efterfrågan på godsvagnar sammanhänger med näringslivets fortgående expansion ävensom med tendensen att minska lagerhållningen inom näringsliv och industri, vilket ställer större krav på punktliga och kortfristiga leveranser.

En god bild av förhållandet mellan efterfrågan och tillgången på öppna vagnar — det i sammanhanget nu viktigaste vagnslaget — ger följande uppgifter angående det dagliga överskottet (+) respektive underskottet (—) på öppna vagnar i medeltal per vardag under höstmånaderna åren 1950—1955 enligt trafikinspektörernas rapporter till den centrala godsvagnsfördelningen i järnvägsstyrelsen:

	1950	1951	1952	1953	1954	1955
augusti . . . . .	— 913	— 1808	+ 549	+ 635	— 236	— 1957
september . . . . .	— 2944	— 3900	— 533	— 886	— 1834	— 2789*)
oktober . . . . .	— 4018	— 5337	+ 61	— 877	— 2318	
november . . . . .	— 2664	— 4748	+ 204	— 450	— 2064	

Nyanskaffningen av godsvagnar har såsom framgår av dessa uppgifter, trots den sedan 1951 väsentligt utökade årliga godsvagnsanskaffningen, icke hållit jämna steg med efterfrågan, vilket ger anledning till oro. För att statens järnvägar skola komma ur det förvärrade bristläget, fordras en kraftig utökning av godsvagnsparken. Med hänsyn till vagnverkstädernas begränsade fria kapacitet kan denna upprustning dock icke ske så snabbt som bristläget påkallar utan måste fördelas på några år.

I anslutning till förestående har medelsbehovet för nya godsvagnsbeställningar under budgetåret 1956/57 — efter en med hänsyn till investeringsläget verkställd reduktion av det ursprungligen uppgjorda anskaffningsprogrammet, varigenom medelsbehovet minskats med cirka 5 000 000 kronor — beräknats på sätt framgår av nedanstående tabell:

	Total kostnad kronor	Medelsbehov under bud- getåret 1956/57 kronor
Slutna och öppna standardvagnar . . . . .	51 150 000	22 650 000
Specialvagnar och överföringsvagnar . . . . .	5 170 000	5 170 000
	<u>Summa 56 320 000</u>	<u>27 820 000</u>

Till dellikvider och slutlikvider för redan utlagda beställningar respektive för sådana, vartill beställningsbemyndigande redan erhållits, beräknas under budgetåret 1956/57 erfordras 22 330 000 kronor samt till dellikvider för ovan angivna nya godsvagnsbeställningar 27 820 000 kronor. Det sammanlagda anslagsbehovet skulle alltså utgöra (22 330 000 + 27 820 000 — 2 350 000 =) 47 800 000 kronor.

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

*att till Anskaffning av godsvagnar för budgetåret 1956/57  
anvisa ett investeringsanslag av 47 800 000 kronor.*

\*) t o m den 26.9.

5. **Ombyggnad av rullande materiel** ..... kronor 6 500 000

Till ombyggnad av rullande materiel — i huvudsak modernisering av densamma — har för innevarande budgetår anvisats 9 900 000 kronor. Från föregående budgetår kvarstår en behållning av 1 085 000 kronor. Under budgetåret 1955/56 beräknas 8 985 000 kronor bli förbrukade för ändamålet. Vid nästa budgetårsskifte förutses alltså en behållning av 2 000 000 kronor.

För fortsatta moderniseringsarbeten, innefattande bl a utbyte av glidlager mot rullager på godsvagnar, inbyggnad av nyare banmotorer med större effekt på äldre elektrolok samt andra därmed jämförliga arbeten, beräknas en medelförbrukning under nästa budgetår av 8 500 000 kronor. Med hänsyn till beräknad kvarstående anslagsbehållning utgör anslagsbehovet för budgetåret sålunda 6 500 000 kronor.

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

*att till Ombyggnad av rullande materiel för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 6 500 000 kronor.*

## D. Sjöfartsmateriel.

**Ny tåg färja** ..... kronor 4 000 000

Till ny tåg färja har för budgetåret 1952/53 anvisats 1 000 000 kronor och för budgetåret 1953/54 5 000 000 kronor. Dessa anslag kvarstå ännu så gott som odisponerade på grund av en senare som nödvändig befunnen närmare utredning angående statens järnvägars färjeförbindelser med kontinenten samt om behovet och den lämpliga utformningen av en dylik färja.

I skrivelse den 25 september 1954 angående anslagsäskanden för budgetåret 1955/56 lämnade styrelsen en redogörelse för resultatet av den då slutförda utredningen. Denna hade, framhöll styrelsen, givit vid handen, att man för framtiden kunde räkna med Sassnitz som permanent hamn för den direkta färjetrafiken på kontinenten samt att den erforderliga nya tåg färjan borde utföras som en kombinerad person- och godsfärja. I anslutning till denna redogörelse hemställde styrelsen om ytterligare 10 milj kronor till ändamålet.

Departementschefen har därefter i 1955 års statsverksproposition (bil 27: kapitalbudgeten, sid 79) tillstyrkt, att en ny färja anskaffas i enlighet

med det av styrelsen i nyssnämnda skrivelse framlagda förslaget samt hemställt, att riksdagen måtte anvisa ytterligare 10 000 000 kronor för ändamålet. Departementschefens sålunda framställda förslag har godkänts av riksdagen.

Planeringen av den nya färjan har nu fortskridit så långt, att styrelsen räknar med att före årsskiftet 1955/56 kunna beställa en dieseldriven tåg färja. Till förskottslikvid för denna beräknas ett belopp av i runt tal 10 000 000 kronor bliva erforderligt under innevarande budgetår. Under nästkommande budgetår torde ett ungefär lika stort belopp erfordras för dellikvider. Utöver tidigare anvisade anslagsmedel om sammanlagt 16 000 000 kronor skulle alltså för budgetåret 1956/57 erfordras en medelsanvisning av i runt tal 4 000 000 kronor för då infallande likvider.

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

*att till Ny tåg färja för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.*

## E. Biltrafik.

### 1. Garage- och verkstadsbyggnader ..... kronor 1 800 000

Till garage- och verkstadsbyggnader har för innevarande budgetår anvisats 1 600 000 kronor.

Biltrafikens behov av verkstäder, garage, busstationer och andra serviceanläggningar har under en följd av år icke kunnat tillgodoses i samma takt som trafiken och fordonsantalet ökat, varigenom en ur drifts- och underhållssynpunkt oekonomisk eftersläpning uppkommit. Det är högst önskvärt att snarast kunna inhämta denna eftersläpning samt förbättra nuvarande garage- och verkstadslokaler i arbetshygieniskt hänseende.

För att successivt kunna täcka de mest angelägna byggnadsbehoven beräknas den på budgetåret 1956/57 fallande medelsförbrukningen komma att uppgå till 3 000 000 kronor. Med hänsyn till beräknad anslagsbehållning vid utgången av innevarande budgetår — 1 200 000 kronor — anses anslagsbehovet kunna begränsas till 1 800 000 kronor.

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

*att till Garage- och verkstadsbyggnader för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 1 800 000 kronor.*

2. **Anskaffning av bilmateriel** ..... kronor 7 400 000

Till anskaffning av bilmateriel har för innevarande budgetår anvisats 5 600 000 kronor, vilket belopp beräknas vara helt förbrukat vid budgetårets utgång. Beträffande anslagsbehovet för budgetåret 1956/57 får styrelsen meddela följande.

För närvarande utgöres statens järnvägars motorfordonspark för yrkesmässig trafik av i runt tal 1 680 vägbussar, 180 lastbilar/personbilar samt 410 släpfordon. För förnyelse av denna fordonspark beräknas under nästkommande budgetår behöva anskaffas omkring 100 vägbussar, 15 lastbilar/personbilar samt 15 godssläpvagnar till en sammanlagd kostnad av 7 400 000 kronor.

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

*att till Anskaffning av bilmateriel för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 7 400 000 kronor.*

3. **Förvärv av billinjer** ..... kronor 1 000 000

Till förvärv av billinjer har för innevarande budgetår anvisats 2 000 000 kronor.

För fullföljande av redan inledda förhandlingar om dylika förvärv och för att tillvarata de tillfällen, som kunna yppa sig till nya, för statens järnvägar förmånliga förvärv, erfordras anslag för detta ändamål även under budgetåret 1956/57. Det är ej möjligt att på förhand lämna exakt uppgift på storleken av detta anslagsbehov, bl a enär omfattningen av förvärven är beroende av icke blott tillgången på anslagsmedel utan främst av att godtagbara uppgörelser kunna träffas med vederbörande säljare.

Med hänsyn till att en anslagsbehållning på 500 000 kronor beräknas komma att finnas vid ingången av budgetåret 1956/57 anses anslagsbehovet kunna begränsas till 1 000 000 kronor.

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

*att till Förvärv av billinjer för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.*

**F. Inventarier m m** ..... kronor 8 100 000

Till anskaffning av för drifttjänstens olika grenar erforderlig materiel, som enligt gällande bokföringsprinciper skola avskrivas under en längre följd av år, har för budgetåret 1955/56 anvisats 7 900 000 kronor.

Den av ekonomiska och drifttekniska skäl betingade fortlöpande upp- rustningen av statens järnvägars stora inventariestock, särskilt vad gäller verkstadsmaskiner, snöröjningsmaskiner samt transportfordon för ban- och trafiktjänsten, ställer alltså betydande krav på medelstillgång för anskaffning av inventarier. Medelsförbrukningen för inventarieanskaff- ningen under nästa budgetår beräknas till 10 700 000 kronor. Då vid bud- getårets ingång väntas kvarstå en behållning av 2 600 000 kronor på tidigare anvisade anslag, utgör anslagsbehovet för budgetåret 1956/57 8 100 000 kronor.

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

*att till Inventarier m m för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 8 100 000 kronor.*

**G. Statens järnvägars dispositionsanslag.**

För innevarande budgetår har såsom dispositionsanslag anvisats 13 000 000 kronor. Till förfogande står dessutom 16 478 000 kronor utgö- rande behållning av tidigare anvisade anslag. Då medelsförbrukningen nämnda budgetår uppskattas till 10 478 000 kronor, är sålunda en behåll- ning av 19 000 000 kronor att påräkna vid budgetårets utgång. I ovan angivna anslagsbehållningar ingå jämväl de belopp, vilka jämlikt Kungl Maj:ts brev den 18 juni och 20 augusti 1954 samt 30 juni och 25 augusti 1955 tagits i anspråk av dispositionsanslaget såsom tillfälligt förskott för förstärkning av vissa andra under statens järnvägars fond anvisade in- vesteringsanslag.

Såsom styrelsen i tidigare petitaskrivelser framhållit är en förutbedöm- ning av medelsbehovet mycket vanskelig på grund av anslagets speciella karaktär. För budgetåret 1956/57 har styrelsen emellertid uppskattat det- samma till 10 000 000 kronor. Härav följer att något anslag icke behöver äskas för sagda budgetår.

Jämlikt föreskrift i Kungl Maj:ts brev den 26 oktober 1945 lämnas i närlagda bilaga närmare redogörelse för användningen av det för budgetåret 1954/55 anvisade dispositionsanslaget.

---

I behandlingen av detta ärende ha deltagit generaldirektören Upmark, järnvägsfullmäktige Johansson och Nordenson, järnvägsfullmäktigesuppleanten Åselius, överdirektören Oredsson, ekonomidirektören Sjöberg, verkstadsdirektören Norinder, överingenjörerna Sandström, Karsberg och Alström, förrådsdirektören Holme, byråcheferna Jonson, Alstermark och Thorsell, föredragande, samt tjänstförrättande byråchefen å biltrafikbyrån Ohlin.

Underdånigst

ERIK UPMARK

*A Thorsell*

Stockholm den 27 september 1955.



**Redogörelse för användning av statens järnvägars dispositionsanslag  
under budgetåret 1954/55.**

Såsom statens järnvägars dispositionsanslag har för budgetåret 1954/55 anvisats 10 000 000 kronor. Tillsammans med från föregående budgetår kvarstående anslagsbehållning av 11 120 207 kronor 84 öre har således till styrelsens förfogande stått ett belopp av 21 120 207 kronor 84 öre. Under budgetåret ha förbrukats 4 643 205 kronor 39 öre i enlighet med nedanstående specifikation. Av den därefter kvarstående anslagsbehållningen, utgörande 16 477 002 kronor 45 öre, ha i enlighet med Kungl Maj:ts brev den 18 juni och 20 augusti 1954 samt 30 juni och 25 augusti 1955 9 913 168 kronor 72 öre tagits i anspråk för förstärkning av vissa andra investeringsanslag, varigenom behållningen på dispositionsanslaget vid utgången av budgetåret 1954/55 nedgått till 6 563 833 kronor 73 öre.

**Specifikation till medelsförbrukningen.**

	Kronor
Utökning och omläggning av spåranordningarna vid Sävenäs rangerbangård .....	331 211: 93 <sup>1)</sup> )
Anordnande av industrispår vid Rättvik .....	— 175 363: 98 <sup>2)</sup> *)
Andel av kostnad för bangårdsombyggnad i Ställdalen	574 444: 03 <sup>3)</sup> )
Nya snögallerier på riksgränsbanan vid Riksgränsen och Vassijaure .....	410 862: 95 <sup>4)</sup> )
Ombyggnad av smalspåret Falköping—Uddagården till normalspår .....	110 523: 59 <sup>5)</sup> )
Utläggning av normalspår på linjen Sölvesborg—Lister —Mjällby .....	239 419: 35 <sup>6)</sup> )
Diverse arbeten på bana och byggnader .....	32 778: 36
» » vid huvudverkstäder .....	1 041: 03
» » på rullande materiel .....	236 885: 92
Inlösen av aktier i vissa järnvägsbolag .....	7 052: —
Genom olyckshändelser förstörd egendom .....	2 874 350: 21
Summa	4 643 205: 39

\*) Inkomst.

1) Kungl Maj:ts beslut den 31. 8. 1951.

2) » » » » 27. 3. 1953.

3) » » » » 18. 6. 1953.

4) » » » » 9. 10. 1953.

5) » » » » 15. 1. 1954.

6) » » » » 13. 8. 1954.