

## 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 1957 års riksdag.

Järnvägsstyrelsen angående investerings-  
anslag till nya byggnader och anläggningar m m  
vid statens järnvägar för budgetåret 1957/58.

Till en början torde få lämnas en redogörelse för utfallet av *investeringsverksamheten under budgetåret 1955/56*, d v s för tillgången och förbrukningen av investeringsmedel under nämnda tidsperiod. Siffermässiga uppgifter härom äro sammanställda i tabell 1.

Tabell 1. **Utfallet av investeringsverksamheten budgetåret 1955/56**

Anslagsrubrik	Tillgängliga medel		Utgifter 1955/56	Behållning vid budget- årets utgång
	Behållning från före- gående budgetår	Anvisat för budget- året		
Tusental kronor				
<b>A. Byggnader och anläggningar</b>				
Bangårdar .....	1 167	10 300	15 866	— 4 399 <sup>2)</sup>
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	— 6 783 <sup>1)</sup>	29 300	21 215	1 302
Anläggning av industrispår Örnköldsviks västra—Gullänget .....	2 798	—	2 765	33
Ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med Källby—Kinnekleva .....	2 268	—	—	2 268
Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö ....	2 118	3 000	5 326	— 208 <sup>3)</sup>
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .....	2 182	18 500	18 247	2 435
Skenfria vägkorsningar m m .....	431	—	397	34
Broar m m .....	2 075	4 650	2 998	3 727
Husbyggnader .....	10 768	—	11 606	— 838 <sup>3)</sup>
Signalsäkerhetsanläggningar .....	— 1 762 <sup>1)</sup>	7 850	9 990	— 3 902 <sup>2)</sup>
Vägskyddsanläggningar .....	— 1 368 <sup>1)</sup>	5 200	4 808	— 976 <sup>3)</sup>
Telefonanläggningar m m .....	3 727	3 050	6 801	— 24 <sup>3)</sup>
Anläggningar för elektrisk tågdrift ..	113	7 500	8 298	— 685 <sup>3)</sup>
Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet	5 473	10 000	19 035	— 3 562 <sup>3)</sup>
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar .....	5 372	4 400	6 099	3 673
Anläggningar vid huvudverkstäder ....	2 987	1 350	3 993	344
Anläggningar vid förrådsavdelningen ..	3 777	1 100	2 728	2 149
Summa byggnader och anläggningar	35 343	106 200	140 172	1 371
<b>B. Försvarsberedskap .....</b>	3 680	100	3 755	25
<b>C. Rullande materiel</b>				
Anskaffning av:				
lok och lokomotorer .....	17 864	28 000	39 619	6 245
motorvagnar och rälsbussar .....	1 929	24 550	23 584	2 895
person-, resgods- och postvagnar ....	5 322	10 200	9 049	6 473
godsvagnar .....	1 817	47 650	43 835	5 632
Ombyggnad av rullande materiel .....	1 085	9 900	9 794	1 191
Summa rullande materiel	28 017	120 300	125 881	22 436

Anslagsrubrik	Tillgängliga medel		Utgifter 1955/56	Behållning vid budget- årets utgång
	Behållning från före- gående budgetår	Anvisat för budget- året		
Tusental kronor				
<b>D. Sjöfartsmateriel.</b>				
Ny tågfarja .....	5 897	10 000	4 695	11 202
<b>E. Biltrafik.</b>				
Garage- och verkstadsbyggnader .....	2 781	1 600	1 582	2 799
Anskaffning av bilmateriel .....	454	5 600	6 258	— 204 <sup>3)</sup>
Förvärv av billinjer .....	1 651	2 000	2 005	1 646
Summa biltrafik	4 886	9 200	9 845	4 241
<b>F. Inventarier m m .....</b>	3 831	7 900	9 661	2 070
<b>G. Statens järnvägars dispositionsanslag ..</b>	16 477	13 000	5 702	23 775 <sup>4)</sup>
Summa summarum	98 131	266 700	299 711	65 120

1) Täckt förskottsvis av statens järnvägars dispositionsanslag (Kungl Maj:ts brev 30.6.55 och 25.8.55).

2) Täckt förskottsvis av statens järnvägars dispositionsanslag (Kungl Maj:ts brev 14.9.56).

3) Täckt genom överföring av medel från statens järnvägars dispositionsanslag (Kungl Maj:ts brev 14.9.56).

4) Härav 6 497 000 kronor överfört till med not <sup>3)</sup> förtecknade anslag (Kungl Maj:ts brev 14.9.56). Återstående behållning utgör 17 278 000 kronor.

I brev den 20 maj 1955 föreskrev Kungl Maj:t, att här ifrågavarande investeringsanslag under budgetåret 1955/56 icke finge belastas med högre sammanlagt belopp än 302 milj kronor, vilket sedermera — Kungl Maj:ts brev den 27 april 1956 — ändrades till 300 milj kronor. Såsom framgår av tabell 1 belöpte sig de under budgetåret redovisade investeringsutgifterna till 299 711 000 kronor och understego alltså den slutgiltigt fastställda investeringsramen med i runt tal 0,3 milj kronor. Summan av de vid budgetårets ingång tillgängliga medlen (98 131 000 + 266 700 000) utgjorde 364 831 000 kronor. Behållningen vid budgetårets utgång belöpte sig alltså till (364 831 000 — 299 711 000 =) 65 120 000 kronor.

Ehuru den totala investeringen under budgetåret 1955/56 sålunda kunnat hållas inom den för budgetåret fastställda ramen, 300 milj kronor, har som likaledes framgår av tabell 1 belastningen på vissa specificerade anslag kommit att bli större än medelstillgången för motsvarande ändamål. För orsakerna härtill har styrelsen redogjort i skrivelser till Kungl Maj:t den 7 juli och 30 augusti 1956, vari styrelsen hemställt om bemyndigande att av under budgetåret 1955/56 tillgängliga medel på statens järnvägars dispo-

sitionsanslag taga i anspråk erforderliga belopp för förstärkning av berörda anslag. Med anledning härav har Kungl Maj:t genom beslut den 14 september 1956 medgivit

*dels* att från den vid ingången av budgetåret 1955/56 förefintliga behållningen på dispositionsanslaget må såsom permanent förstärkning överföras till motsvarande behållning på investeringsanslagen till

	Högst kronor
Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad m fl .....	209 000
Husbyggnader .....	839 000
Vägskyddsanläggningar .....	976 000
Telefonanläggningar m m .....	24 000
Anläggningar för elektrisk tågdrift .....	685 000
Fortsatt elektrifiering .....	3 562 000
Anskaffning av bilmateriel .....	204 000

*dels ock* att av de under budgetåret 1955/56 på dispositionsanslaget tillgängliga medlen må såsom tillfälligt förskott tagas i anspråk för förstärkning av investeringsanslagen till

	Högst kronor
Bangårdar .....	4 399 000
Signalsäkerhetsanläggningar .....	3 903 000

varvid de för angivna ändamål i anspråk tagna beloppen skola återföras till dispositionsanslaget med anlitande av de för budgetåret 1956/57 till ifrågakvarande ändamål anvisade anslagen.

I och med de sålunda medgivna anslagsomflyttningarna, vilka i tabell 1 markerats med noter, har av behållningen på dispositionsanslaget vid utgången av budgetåret 1955/56 tagits i anspråk dels sammanlagt 6 497 000 kronor för permanent förstärkning av de med not <sup>3)</sup> betecknade anslagen och därmed utjämning av de på dessa redovisade anslagsbristerna, dels sammanlagt 8 302 000 kronor för tillfällig förstärkning av de med not <sup>2)</sup> betecknade anslagen över budgetårsskiftet, varefter de för ändamålet i anspråk tagna beloppen återförts till dispositionsanslaget. Som följd av de med stöd av ovan återgivna bemyndigande vidtagna åtgärderna är den ingående behållningen på dispositionsanslaget för det nu löpande budgetåret 6 497 000 kronor lägre än den redovisade behållningen vid utgången av budgetåret 1955/56 eller alltså 17 278 000 kronor.

Enligt Kungl Maj:ts kungörelse den 14 juni 1940 (nr 695) få utgifter icke avföras på anslag längre än intill utgången av andra — med särskilt medgivande av Kungl Maj:t tredje — budgetåret efter det för vilket anslaget

sist blivit i riksstaten uppfört. På grund härav kunna de vid utgången av budgetåret 1955/56 kvarstående behållningarna på anslagen till Anläggning av industrispår Örnsköldsviks västra—Gullänget, 33 000 kronor, och till Skenfria vägkorsningar m m, 34 000 kronor, eller sammanlagt 67 000 kronor icke överföras till budgetåret 1956/57. Den förstnämnda anläggningen är slutförd och statens järnvägars bidrag till skenfria vägkorsningar bokföras fr o m budgetåret 1956/57 på driftens konto. Den disponibla anslagsbehållningen vid ingången av budgetåret 1956/57 utgör alltså (65 120 000 — 67 000 =) 65 053 000 kronor. Till styrelsens förfogande för finansiering av *investeringsverksamheten under budgetåret 1956/57* står, förutom nämnda behållning, de av 1955 års riksdag anvisade anslagen, sammanlagt 234 300 000 kronor. Den totala medelstillgången innevarande budgetår utgör således 299 353 000 kronor. Huru medelstillgången fördelar sig på olika anslagsrubriker framgår av tabell 2, vilken också utvisar motsvarande nu beräknade medelsförbrukning. Denna torde komma att i allt belöpa sig till 286 676 000 kronor. Angivna belopp ligger 0,3 milj kronor under den för budgetåret av Kungl Maj:t genom beslut den 27 april 1956 fastställda investeringsramen, 287 milj kronor.

Vid en medelsförbrukning av nyssnämnda storleksordning skulle vid budgetårets utgång kvarstå en anslagsbehållning av närmare 13 milj kronor. Anslagen till Bangårdar, Husbyggnader och Signalsäkerhetsanläggningar torde emellertid, såvitt nu kan bedömas, bli otillräckliga för att finansiera en investeringsverksamhet av för budgetåret planerad synnerligen angelägen omfattning. Till frågan huruvida och i vad mån en förstärkning av berörda anslag kan bli erforderlig och på vad sätt denna i så fall lämpligen bör ske, torde styrelsen framdeles få återkomma, sedan medelsåtgången bättre kan överblickas. Som arbetshypotes har styrelsen här räknat med att ett eventuellt överskridande av nämnda anslag skulle slutgiltigt regleras genom uppräknig av anslagen för budgetåret 1957/58.

Tabell 2. Tillgång och beräknad förbrukning av investeringsmedel  
budgetåret 1956/57

Anslagsrubrik	Tillgängliga medel		Beräknade utgifter 1956/57	Beräknad behåll- ning vid budget- årets utgång
	Behållning från före- gående budgetår	Anvisat för budget- året 1956/57		
Tusental kronor				
<b>A. Byggnader och anläggningar.</b>				
Bangårdar .....	— 4 399 <sup>1)</sup>	13 500	17 201	— 8 100
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	1 302	15 000	16 302	—
Ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med Källby—Kinnekleva .....	2 268	—	—	2 268
Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö ....	—	5 000	5 000	—
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .....	2 435	12 500	14 935	—
Broar m m .....	3 727	600	3 527	800
Husbyggnader .....	—	9 300	12 100	— 2 800
Signalsäkerhetsanläggningar .....	— 3 902 <sup>1)</sup>	9 000	9 498	— 4 400
Vägskyddsanläggningar .....	—	6 500	6 000	500
Telefonanläggningar m m .....	—	6 500	6 500	—
Anläggningar för elektrisk tågdrift ..	—	8 200	8 200	—
Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet	—	12 500	12 500	—
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar .....	3 673	3 200	6 073	800
Anläggningar vid huvudverkstäder ....	344	4 000	4 344	—
Anläggningar vid förrådsavdelningen ..	2 149	600	2 749	—
Summa byggnader och anläggningar	7 597	106 400	124 929	— 10 932
<b>B. Försvarsberedskap .....</b>	25	3 500	3 525	—
<b>C. Rullande materiel.</b>				
Anskaffning av:				
lok och lokomotorer .....	6 245	31 050	37 195	100
motorvagnar och rälsbussar .....	2 895	17 500	20 270	125
person-, resgods- och postvagnar ....	6 473	4 650	9 573	1 550
godsvagnar .....	5 632	47 800	51 292	2 140
Ombyggnad av rullande materiel .....	1 191	3 900	5 091	—
Summa rullande materiel	22 436	104 900	123 421	3 915
<b>D. Sjöfartsmateriel.</b>				
Ny tågfärja .....	11 202	—	4 702	6 500
<b>E. Biltrafik.</b>				
Garage- och verkstadsbyggnader .....	2 799	1 200	2 729	1 270
Anskaffning av bilmateriel .....	—	7 400	6 700	700
Förvärv av billinjer .....	1 646	500	200	1 946
Summa biltrafik	4 445	9 100	9 629	3 916
<b>F. Inventarier m m .....</b>	2 070	7 400	9 470	—
<b>G. Statens järnvägars dispositionsanslag ..</b>	17 278	3 000	11 000	9 278
Summa summarum	65 053	234 300	286 676	12 677

<sup>1)</sup> Efter återföring till statens järnvägars dispositionsanslag av tillfälligt förskott (Kungl Maj:ts brev 14.9.56). Jfr not <sup>2)</sup> till tabell 1.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till att redogöra för *investeringsverksamheten under budgetåret 1957/58* enligt nu föreliggande planer ävensom för storleken av det vid nu gällande pris- och löneförhållanden beräknade anslagsbehovet. Siffermässiga uppgifter härom äro sammanställda i tabell 3. Såsom framgår av denna har styrelsen för budgetåret 1957/58 räknat med en medelsförbrukning av 356 565 000 kronor och ett anslagsbehov av 357 180 000 kronor. Härvid ha anslagsbehoven för Bangårdar, Husbyggnader och Signalsäkerhetsanläggningar uppräknats för att slutgiltigt täcka jämväl de anslagsbrister, som enligt för innevarande budgetår uppgjorda prognoser beräknas föreligga vid utgången av detta budgetår. Vidare må framhållas att den nu kvarstående behållningen, 2 268 000 kronor, på anslaget till Ombyggnader till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med Källby—Kinnekleva icke är erforderlig, enär ifrågavarande ombyggnadsarbete nu är slutfört, och på grund av bestämmelserna i förenämnda Kungl kungörelse den 14 juni 1940 icke heller är disponibel efter utgången av budgetåret 1956/57, vilket förklarar skillnaden mellan den i tabell 2 redovisade utgående behållningen, 12 677 000 kronor, och den i tabell 3 redovisade ingående behållningen, 10 409 000 kronor.

Tabell 3. Beräknad medelsförbrukning samt anslagsbehov för budgetåret 1957/58

Anslagsrubrik	Beräknad		Anslagsbehov 1957/58
	behållning från budgetåret 1956/57	medels- förbrukning 1957/58	
Tusental kronor			
<b>A. Byggnader och anläggningar.</b>			
1. Bangårdar .....	— 8 100	22 000	30 100 <sup>1)</sup>
2. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar .....	—	16 000	16 000
3. Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö .....	—	5 000	5 000
4. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .....	—	22 000	22 000
5. Broar m m .....	800	4 000	3 200
6. Husbyggnader .....	— 2 800	13 000	15 800 <sup>1)</sup>
7. Signalsäkerhetsanläggningar .....	— 4 400	12 500	16 900 <sup>1)</sup>
8. Vägskyddsanläggningar .....	500	6 500	6 000
9. Telefonanläggningar m m .....	—	8 000	8 000
10. Anläggningar för elektrisk tågdrift ..	—	10 700	10 700
11. Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet ..	—	12 500	12 500
12. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar .....	800	8 000	7 200
13. Anläggningar vid huvudverkstäder ....	—	5 700	5 700
14. Anläggningar vid förrådsavdelningen ..	—	2 200	2 200
Summa byggnader och anläggningar	— 13 200	148 100	161 300
<b>B. Försvarsberedskap .....</b>	—	3 500	3 500
<b>C. Rullande materiel.</b>			
1. Anskaffning av lok och lokomotorer	100	41 000	40 900
2. Anskaffning av motorvagnar och rälsbussar .....	125	23 125	23 000
3. Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar .....	1 550	24 700	23 150
4. Anskaffning av godsvagnar .....	2 140	62 340	60 200
5. Ombyggnad av rullande materiel ....	—	8 000	8 000
Summa rullande materiel	3 915	159 165	155 250
<b>D. Sjöfartsmateriel.</b>			
Ny tågfärja .....	6 500	14 300	7 800
<b>E. Biltrafik.</b>			
1. Garage- och verkstadsbyggnader ....	1 270	5 800	4 530
2. Anskaffning av bilmateriel .....	700	5 500	4 800
3. Förvärv av billinjer .....	1 946	200	—
Summa biltrafik	3 916	11 500	9 330
<b>F. Inventarier m m .....</b>	—	10 000	10 000
<b>G. Statens järnvägars dispositionsanslag ....</b>	9 278	10 000	10 000
Summa summarum	10 409	356 565	357 180

1) Uppräknat för att täcka jämväl den beräknade ingående bristen.



Innan styrelsen lämnar sedvanlig närmare motivering angående de i tabell 3 upptagna särskilda anslagsposterna anser sig styrelsen böra översiktligt redogöra för de förhållanden, som varit avgörande vid bedömningen från statens järnvägars synpunkt av investeringsvolymen och anslagsbehovet för nästkommande budgetår.

Under vintern 1955/56 inträffade svåra störningar i järnvägstrafiken och även olyckor, vilka riktade uppmärksamheten på den eftersläpning i den tekniska utrustningen som trots ökade investeringar under ett antal år föreligger vid statens järnvägar. Händelserna föranledde flera interpellationer i riksdagen. I sitt svar på dessa redogjorde kommunikationsministern utförligt för planerna att genom ökade investeringar, bl a i bananläggningar, signalsäkerhetsanläggningar, teleanläggningar, rullande materiel m m, förbättra säkerheten på statens järnvägar och företagets funktionsduglighet över huvud taget.

I detta sammanhang må vidare erinras om en på begäran av 1955 års långtidsutredning inom styrelsen upprättad och med skrivelse den 1 juni 1956 överlämnad plan rörande statens järnvägars investeringar under tioårsperioden 1955/56—1964/65. I den till denna plan fogade redogörelsen och motiveringen har bl a anförts följande:

»Med hänsyn till utvecklingen av transportefterfrågan och de relativt stora möjligheter till rationalisering och förbilligande av järnvägsdriften som föreligger har bedömningen av statens järnvägars framtidsutsikter under de senaste åren förändrats i mera optimistisk riktning. Bakom en dylik bedömning ligger dock som en grundläggande förutsättning, att tilldelningen av investeringsmedel blir sådan, att det blir möjligt att såväl möta inflytandet av de successivt ökande arbetskostnaderna genom att substituera kapital för arbetskraft som att genomföra rationaliseringar, vilka sänker kostnadsläget under det nuvarande vid i övrigt oförändrade förhållanden. En omfattande kapacitetshöjning samt modernisering och effektivisering av trafikapparaten är sålunda nödvändig för att statens järnvägar i framtiden skall kunna ombesörja de transportuppgifter som vid en samhällsekonomiskt ändamålsenlig fördelning av landets transporter naturligen bör tillkomma dessa järnvägar.»

Vidare har anförts:

»Den tekniska utvecklingen befinner sig i en mycket expansiv fas, som kan komma konventionella tekniska lösningar att snabbt bli föråldrade. Svårigheterna för SJ att rekrytera och behålla skickliga tekniker och administratörer har blivit och förväntas bli än ytterligare accentuerade. Slutligen har rekryteringen till övriga tjänster vid företaget inom vissa områden utvecklats i ogynnsam riktning under senare år. Den nu framlagda planen bygger på att härav föranledda svårigheter kan bemästras. Konkurrensförhållandena på transportmarknaden kan visserligen komma att förändras med hänsyn till de olika transportmedlens möjligheter att tillgodogöra sig de tekniska framstegen, men såvitt nu kan bedömas synes härvidlag några

avgörande förskjutningar icke sannolikt komma att inträda under här ifrågasatt tidspann eller den efterföljande period som överhuvudtaget kan överblickas. Det stora kapitalbehov, som kommer till synes i planen, kan alltså beräknas bestå, även om de tekniska lösningarna av problemen kan förändras och fördelningen av medelsbehovet kan komma att bli något annorlunda såväl i tiden som mellan de olika huvudgrupperna av anslag än som uppgivits.

Enligt de av 1955 års långtidsutredning lämnade anvisningarna borde i fråga om den samhällsekonomiska utvecklingen räknas med fortsatt full sysselsättning och en genomsnittlig produktionsökning under perioden med drygt 3 procent per år. Den antagna produktionsökningen torde innebära, att såväl befolkningens realinkomster som varuomsättningen betydligt ökas under perioden. Detta medför, att man får räkna med en stark ökning av det totala transportbehovet. Det förutsattes att järnvägarnas persontrafik trots flygets och personbilismens fortsatta expansion icke kommer att förändras mera väsentligt. Däremot synes det troligt, att den ökade varuomsättningen kan medföra en årlig genomsnittlig ökning av statens järnvägars godstrafik med 1 å 2 procent, varvid den högre siffran blir sannolikare ju förr de mest påtagliga kapacitetsbristerna avlägsnas.

Med hänsyn till vad som ovan anförts, dels om trafikutvecklingen sedan 1930-talet och trots väsentligt ökad produktivitet för rullande materiel m m inträdd eftersläpning i investeringsverksamheten och därmed sammanhängande kapacitetsbrist, dels om den förutsebara utvecklingen av trafik och arbetskostnader, erfordras under det närmaste decenniet omfattande investeringar med schematiskt följande, inbördes delvis sammanhängande syften:

1. Ersättning av i produktionen förbrukade anläggningstillgångar i huvudsak motsvarande avsättningarna till värdeminskningsskonto, vilka vid tioårsperiodens början uppgår till ca 170 milj kronor per år.

Här må särskilt nämnas det trängande behovet att anskaffa rullande materiel som ersättning för den under perioden mycket stora avgången genom tekniskt nödvändig slopning.

2. Investering för en redan vid nuvarande trafikomfattning nödvändig kapacitetshöjning.

Av denna art är framförallt de föreslagna investeringarna i godsvagnar, dragkraft, bangårdar och godsmagasin.

3. Investering för en ur konkurrens- och allmän servicesynpunkt företagsekonomiskt ofrånkomlig höjning av transportstandarden (bekvämlighet, säkerhet, snabbhet etc).

Under denna rubrik kan inrangeras bl a förstärkning av spåröverbyggnaden, anskaffning av personvagnar och åtgärder för snabbare och bättre terminalbehandling av godsvagnar.

4. Investering i kostnadsreducerande syfte.

Av de ovan under punkterna 1, 2 och 3 omnämnda nödvändiga eller företagsekonomiskt ofrånkomliga investeringsobjekten skulle åtskilliga, i grupp 2 flertalet, på goda grunder kunna redovisas även under denna rubrik i vart fall om den utvidgas att omfatta även lönsamhetshöjande åtgärder.

En kraftig utbyggnad av signalsäkerhetsanläggningar ger förutom ökad säkerhet möjligheter dels att utnyttja befintliga linjer bättre än för närvarande, dels ock att vidtaga direkt kostnadsreducerande ändringar i driften. Genom fjärrblockering erhålls möjligheter att minska bemanningen på små driftplatser eller att efter en ändrad trafikfördelning mellan järnväg och bil lämna driftplatser helt obemannade. En ytterligare elektrifiering bidrager också till förbättring av drifekonomin. Av de olika driftformerna blir dock dieseldriften den mest expansiva under perioden. Genom anskaffning av rälsbuss- och motorvagnsmateriel kan antalet loktåg nedbringas på trafiksvaga linjer.

##### 5. Investering i personalvårdande syfte.

Av denna art är investeringar i personallokaler, överliggningsrum, tjänstebostäder o d. På detta område har beklagligtvis en stor återhållsamhet hittills måst iakttagas. En väsentlig standardskillnad har härigenom uppkommit mellan SJ och i synnerhet den större industrien. Om skillnaden skulle bestå eller vidgas, reduceras med säkerhet SJ möjligheter att i framtiden behålla och rekrytera erforderlig arbetskraft.

Medelsbehovet för nya järnvägsanläggningar och ombyggnader av smalspårslinjer liksom för sådana hithörande investeringar, som ur andra synpunkter är de rent järnvägsekonomiska bedömts eventuellt kunna bli aktuella under perioden, upptages fr o m budgetåret 1957/58 utanför investeringsplanen, då de icke anses böra räknas inom SJ normala investeringsram. Medel för dessa slag av investeringar bör vidare anvisas i sådan ordning att investeringen icke räknas som räntepliktigt kapital för SJ.»

I skrivelsen har till slut understrukits att statens järnvägar icke kunna tillgodogöra sig sin naturliga del av en fortsättningsvis stigande varuosättning inom landet, med mindre än att kapaciteten på stambanenätet avsevärt förbättras. Vidare har framhållits att statens järnvägars investeringar under den närmaste femårsperioden icke utan bestående skador för företaget och samhällsekonomin kunna hållas inom nuvarande volym. Det vore ur företags- och allmän ekonomisk synpunkt synnerligen angeläget att en så stor del av tioårsprogrammet förverkligas under den första delen av perioden, som det över huvud taget var möjligt med hänsyn till de reala resurserna. När hela tioårsprogrammet realiserats torde investeringsverksamheten kunna begränsas något. Eftersläpningarna på investeringsområdet beräknas nämligen då till väsentlig del vara inhämtade.

I ovannämnda tioårsplan har medelsförbrukningen för budgetåret 1957/58 angivits till 379 milj kronor, vartill kommer 20 milj kronor för sådana nya järnvägsanläggningar och ombyggnader av smalspårslinjer m m som eventuellt kunna bli aktuella under perioden, ehuru i så fall ur andra synpunkter än rent järnvägsekonomiska och för vilka erforderliga medel icke ansetts böra räknas inom statens järnvägars normala investeringsram. Såsom framgår av sammanställningen i tabell 3 har styrelsen nu för nämnda budgetår räknat med en medelsförbrukning av omkring

352 milj kronor, jämte 5 milj kronor för ombyggnad av smalspårslinjer. Frånsett sistnämnda belopp resulterar det för budgetåret 1957/58 nu upprättade investeringsprogrammet i en medelsförbrukning som är 27 milj kronor lägre än tioårsplanen för samma tidsperiod. Den högre medelsförbrukningen enligt tioårsplanen skulle i och för sig ha varit synnerligen behövlig för en snabbare upprustning av statens järnvägar. Styrelsen har emellertid efter en noggrann omprövning av möjligheterna att i dagens läge av full sysselsättning kunna utföra arbeten och utlägga beställningar, bedömt den nu föreslagna medelsförbrukningen vara mera realistisk samt möjlig att genomföra.

Ökningen från innevarande budgetårs investeringsram 287 milj kronor till 357 (352 + 5) milj kronor kan synas stor. Framhållas må emellertid att medelsförbrukningen under budgetåret 1953/54 uppgick till cirka 326 milj kronor och att ökningen härutöver till nu upptaget belopp torde vara mindre än vad som motsvarar pris- och lönestegringarna sedan dess.

Styrelsen vill i anslutning till vad ovan nämnts understryka vad styrelsen redan i sin petitaskrivelse den 27 september 1955 framhöll, nämligen att kapaciteten hos vissa bansträckor och bangårdar är otillräcklig, sedan trafiken bestående nått en omfattning mycket väsentligt överstigande den, för vilken de dimensionerats, att den bristande bangårdskapaciteten medför ökade uppehållstider för tågen och därigenom bidrager bl a till bristen på godsvagnar, samt att kapacitetsbristen även återverkar på tågföringen och säkerheten.

Vad styrelsen då uttalade, fick en stark relief i de oregelmässigheter i tågföringen, som inträffade vid jultrafiken 1955. Dessa förvärrades genom att statens järnvägar även normalt arbetar tätt under kapacitetsgränsen och att stockningar därför lätt uppkomma. Bangårdar, anläggningar för lokens och vagnarnas översyn samt vissa enkelspåriga sträckor ha blivit flaskhalsar, som vid ökande trafik allt oftare vålla komplikationer. Detta är i och för sig förståeligt, när många av järnvägens anläggningar ha planerats och utförts för länge sedan, då trafiken ej kunde förutses bli av sådan omfattning som nu är fallet. Att snarast möjligt avlägsna eller åtminstone minska härav föranledda olägenheter i olika hänseenden framstår ej blott ur företagets utan även ur samhällets synpunkt synnerligen angeläget.

Om statens järnvägar i fortsättningen skall kunna erbjuda transporter till konkurrenskraftiga priser, erfordras att åtgärder i kostnadsreducerande syfte kunna genomföras. Då kostnadsutvecklingen inom en nära framtid kan väntas kräva allt större insatser i detta avseende bl a som följd av den planerade generella arbetstidsförkortningen får rationaliseringsinvesteringarna allt större betydelse. En särskild undersökning vintern 1955—56 ut-

visade nämligen att genomförande av 45-timmars vecka skulle medföra behov av personalökning vid statens järnvägar, motsvarande omkring 3 000 man och kostnadsökning om cirka 45 milj kronor per år. Då redan från juni i år en viss reglering av arbetstidsförhållandena överenskommits med Svenska järnvägsmannaförbundet som förskott på en kommande generell arbetstidsförkortning har redan nu en del av den angivna kostnadslegeringen realiserats. Kunna kostnadssänkande investeringar ej kompensera ifrågavarande kostnadsökningar måste de ökade driftkostnaderna — enligt de principer som sedan lång tid varit vägledande för statens järnvägars skötsel — slå igenom i höjda taxor. Man riskerar då, att efterfrågan på järnvägens tjänster sjunker avsevärt under den förefintliga kapaciteten genom att trafiken söker sig till andra kommunikationsmedel medförande samhällsekonomiskt olämplig fördelning av trafiken och ökade kostnader bli för vägväsendet. Styrelsen anser därför att en snabb upprustning av statens järnvägars trafikapparat är nödvändig även för att kunna hålla driftkostnaderna nere.

Till närmare motivering av de för budgetåret 1957/58 föreslagna anslagsbeloppen får styrelsen anföra följande.

## A. Byggnader och anläggningar

### 1. Bangårdar ..... kronor 30 100 000

Vid utgången av budgetåret 1955/56 förelåg en anslagsbrist av 4 399 000 kronor, som förskottsvis täckts av statens järnvägars dispositionsanslag. Sedan det från nämnda anslag lånade beloppet återförts dit, återstår 9,1 milj kronor av det för budgetåret 1956/57 anvisade anslaget, 13,5 milj kronor, för reell investering under budgetåret. Med hänsyn till den stora betydelse, som utökningen av bangårdarnas kapacitet måste tillmätas, anser styrelsen det nödvändigt att för budgetåret 1956/57 planera arbeten motsvarande en medelsförbrukning av cirka 17,2 milj kronor under perioden, vilket skulle medföra en anslagsbrist av 8 100 000 kronor vid utgången av budgetåret 1956/57. Styrelsen förutsätter att eventuell brist på sätt hittills i liknande fall skett får täckas av medel från statens järnvägars dispositionsanslag. För budgetåret 1957/58 förutses en medelsförbrukning av 22 milj kronor. Inberäknat för täckning av förskottet från dispositionsanslaget erfordras sålunda ett anslag om 30 100 000 kronor.

Medelsförbrukningen 22 000 000 kronor fördelar sig med 12 475 000 kronor på arbeten, som pågå eller beräknas bli påbörjade under innevarande budgetår, samt med 9 525 000 kronor på under budgetåret 1957/58 planerade nya arbeten enligt följande sammanställning.

	Total- kostnad kronor	Medelsför- brukning un- der budget- året 1957/58 kronor
<i>Hälsingborg</i> , fortsatt utbyggnad av rangerbangården	1 000 000	1 000 000
<i>Boden</i> , utbyggnad av rangerbangården	3 000 000	1 000 000
<i>Gävle</i> , ny gods- och rangerbangård	8 000 000	1 000 000
<i>Mjölby</i> , ombyggnad av bangården	2 000 000	500 000
<i>Göteborgs norra, Luleå och Kimstad</i> , ombyggnad och utökning av spårsystemet	1 600 000	800 000
Gångbroar och gångtunnlar	1 200 000	300 000
Förlängning av mötesspår, anordnande av tredje tågväg och nya mötesplatser	3 100 000	2 400 000
Mindre bangårdsombyggnader och diverse bangårds- anordningar	2 525 000	2 525 000
Summa kronor	22 425 000	9 525 000

Rörande behovet av de sålunda föreslagna nya arbetena får styrelsen dels hänvisa till ovan anförda allmänna synpunkter, dels meddela följande.

Den fortsatta utbyggnaden av *rangerbangården i Hälsingborg* ingår i den plan för ordnandet av bangårdsförhållandena därstädes, varom avtal träffats mellan järnvägsstyrelsen och Hälsingborgs stad. Av den på statens järnvägar belöpande andelen av totalkostnaden för bangårdsombyggnaden, som i styrelsens petitaskrivelse den 23 september 1950 approximativt uppskattades till 12 000 000 kronor, har hittills anvisats 2 500 000 kronor. Såsom styrelsen framhöll i sin petitaskrivelse den 27 september 1955 är en fortsatt utbyggnad av Hälsingborgs godsbangård erforderlig.

I sistnämnda framställning uttalade styrelsen önskemålet att successivt utbygga även övriga större rangerbangårdar för att på så sätt snabbare kunna avveckla den under senare år ökade godstrafiken genom att förbättra tågföringen, påskynda vagnomloppet och därigenom minska godsvagnsbehovet. I detta syfte anmäldes medelsbehov för rangerbangårdarna vid Hallsberg och vid Sävenäs i Göteborg. I utbyggnadsplanen ingår därjämte *rangerbangården i Boden*, vars utökning beräknas draga en totalkostnad av 3 000 000 kronor, varav 1 000 000 kronor förutses falla på budgetåret 1957/58.

*Bangårdsanordningarna vid Gävle* ha sedan längre tid tillbaka varit otillräckliga. Utöver den förbättring av spår och plattformsutrymmena för persontrafiken, som under senare tid genomförts, kräves en omfattande utbyggnad av spåranordningarna för såväl den lokala som den genomgående godstrafiken. Enligt ett mellan järnvägsstyrelsen och Gävle stad träffat avtal angående reglering av bangårds- och spårförhållandena samt därmed

sammanhängande markfrågor i Gävle, vilket avtal godkänts av Kungl Maj:t den 9 april 1954, skall bli en ny gods- och rangerbangård anläggas invid Gävle norra station. Arbetet härmed avses komma att påbörjas under budgetåret 1957/58. Totalkostnaden uppskattas till 8 000 000 kronor med en beräknad medelförbrukning av 1 000 000 kronor under sistnämnda budgetår.

De nuvarande *bangårdsanordningarna i Mjölby* äro otillräckliga för att på ett tillfredsställande sätt avveckla den livliga såväl gods- som persontrafik, som ledes över denna station i dess egenskap av föreningsstation mellan den starkt trafikerade södra stambanan och stambanan Krylbo—Mjölby. En mera omfattande om- och utbyggnad av spårsystemet m m bör därför snarast komma till stånd.

Vid *Göteborgs norra* kräver trafikomfattningen att stickspår m m vid magasinet för avgående gods förlänges. Utökningen av spårsystemet vid *Luleå* avser en andra etapp av den omfattande ombyggnad av bangården, för vilken styrelsen anmält medelsbehov i sin petitaskrivelse den 25 september 1952. För trafiken på smalspårnätet i Östergötland ha såväl Norsholm som Kimstad tidigare tjänat som övergångsstationer men i rationaliseringssyfte skall övergångsrafiken nu koncentreras till *Kimstad*. För att tillfredsställande kunna ombesörja den ökade trafiken över sistnämnda station erfordras att bangården ändras och utökas.

Slutligen erfordras i likhet med tidigare år anslag till *gångbroar och gångtunnlar, förlängning av mötesspår, anordnande av tredje tågväg* och nya *mötesplatser* samt till *mindre bangårdsombyggnader* och *diverse bangårdsanordningar* för vilka ändamål medelförbrukningen under budgetåret 1957/58 uppskattas till sammanlagt 5 225 000 kronor. I detta belopp har bli inräknats cirka 1 000 000 kronor till förlängning av mötesspår på bandelarna Krylbo—Ånge och Bräcke—Mellansel i avsikt att undanröja de svårigheter i tågföringshänseende, som särskilt under den senast förflutna vinterns starka trafik givit sig till känna.

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

*att till Bangårdar för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 30 100 000 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 budgetåret 1956/57 anvisats 15 000 000 kronor, varjämte från föregående budgetår kvarstod en anslagsbehållning av 1 302 000 kronor. I allt utgör medelstillgången för

budgetåret 1956/57 sålunda 16 302 000 kronor. Detta belopp beräknas helt komma att tagas i anspråk för hithörande arbeten under budgetåret.

Under budgetåret 1955/56 öppnades linjesträckorna Torp—Alingsås, Vislanda—Enerya, Osby—Hästveda och Hovsta—Frövi — sammanlagt 47 km — för dubbelspårstrafik. Under nu löpande budgetår förutsätts ytterligare 65 km kunna färdigställas för dubbelspårstrafik, nämligen bansträckorna Vingåker—Kilsmo, Katrineholm—Strångsjö, Enerya—Älmhult och Killeberg—Osby.

Dubbelspårsarbetena beräknas under budgetåret 1957/58 föranleda ett medelsbehov av 16 000 000 kronor, varav 13 500 000 kronor för huvudlinjerna till Göteborg och Malmö. Återstoden av beloppet erfordras för att påbörja och bedriva i styrelsens petitaskrivelser den 28 september 1951 och 27 september 1955 anmälda liknande arbeten på sträckan Spånga—Kungsängen samt linjen söder om Ånge. Vad särskilt beträffar sistnämnda linjesträcka har under den senare tidens intensiva trafik sådana svårigheter i tågföringen uppstått att anläggning av dubbelspår på stationssträckorna Ramsjö—Norrhög—Mellansjö och Alby—Ånge framstå som en synnerligen angelägen åtgärd. Av denna anledning har styrelsen för avsikt att redan under innevarande budgetår påbörja dubbelspårsarbeten på dessa sträckor inom ramen för de anslagsmedel som stå till förfogande.

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

*att till Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 16 000 000 kronor.*

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

Till ovan angivna arbeten har till och med innevarande budgetår anvisats investeringsanslag om tillhoppa 34 000 000 kronor, varav för budgetåret 1956/57 5 000 000 kronor. Under budgetåret 1955/56 uppgick medelsförbrukningen för av statens järnvägar utförda arbeten till 5 326 000 kronor. Härutöver ha vissa terrasseringsarbeten utförts och bekostats av arbetsmarknadsstyrelsen. En brist av 208 000 kronor förelåg vid utgången av budgetåret 1955/56, vilken enligt Kungl Maj:ts beslut den 14 september 1956 får täckas genom överföring av medel från statens järnvägars dispositionsanslag.

För nu löpande budgetår beräknas medelsförbrukningen till 5 000 000 kronor, motsvarande det för budgetåret anvisade anslaget. Därvid räknar styrelsen med att bedriva arbetena så att normalspårstrafik skall kunna



upptagas på linjen Karlshamn—Karlskrona under andra halvåret 1957 såsom i petitaskrivelsen den 27 september 1955 ställts i utsikt.

För breddningsarbetenas fortsatta bedrivande enligt nämnda tidsplan föreligger ett medelsbehov av 5 000 000 kronor under budgetåret 1957/58.

I anslutning till riksdagens tidigare beslut om avskrivning av de för blekingenätets ombyggnad anvisade investeringsanslagen förutsättes att jämväl det för nästa budgetår behövliga anslaget avskrivs.

Under åberopande av det anförda får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen att för budgetåret 1957/58 anvisa

*dels på kapitalbudgeten till Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö ett investeringsanslag av 5 000 000 kronor,*

*dels på driftbudgeten 5 000 000 kronor till avskrivning av nyssnämnda belopp.*

#### 4. Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden .. kronor 22 000 000

Av de för budgetåret 1955/56 tillgängliga anslagsmedlen under denna rubrik fanns vid budgetårets utgång en behållning av 2 435 000 kronor. Tillika med det för budgetåret 1956/57 anvisade anslaget 12 500 000 kronor, står sålunda 14 935 000 kronor till förfogande under nu löpande budgetår.

Detta belopp beräknas helt komma att tagas i anspråk för nödvändiga spår förstärkningsarbeten under budgetåret.

För budgetåret 1957/58 beräknas för hithörande arbeten en medelsförbrukning av 22 000 000 kronor.

Till följd av den under senaste årtiondet ökade trafiken är spåröverbyggnadens tillstånd på stora delar av huvudlinjerna nu sådant att en intensifierad förstärkning och modernisering måste genomföras för att kunna tillgodose kraven på ett stabilt och säkert spår och för att kunna hålla banunderhållskostnaderna på en rimlig nivå. En höjd spårstandard utgör även en av förutsättningarna för ett bättre spår läge, som bl a av statens järnvägars överrevisorer konstaterats vara mindre tillfredsställande på många sträckor. Den slitna spår materiel, som frigöres från huvudlinjerna genom inläggning av tyngre och längre räler, underläggsplattor samt stabilar rälsbefästningar, kan i viss utsträckning efter justering användas till en välbehövlig förstärkning av mindre starkt trafikerade linjer, där den svaga spåröverbyggnaden på många håll inskränker möjligheterna att framföra fullt lastade godsvagnar.

Angivna förhållanden skulle närmast motivera spårförstärkningar i den omfattning som förutsatts i den tidigare åberopade tioårsplanen, där för hithörande arbeten upptagits en medelsförbrukning av 25 milj kronor under budgetåret 1957/58. Styrelsen har emellertid nu ansett sig böra räkna med 22 milj kronor under sistnämnda budgetår.

Styrelsen hemställer således att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 22 000 000 kronor.*

5. Broar m m ..... kronor 3 200 000

Vid utgången av budgetåret 1955/56 kvarstod å tidigare anvisade anslag till Broar m m en behållning av 3 727 000 kronor. För innevarande budgetår har anvisats 600 000 kronor, varför sammanlagt 4 327 000 kronor stå till förfogande för hithörande arbeten. Härav beräknas 3 527 000 kronor komma att tagas i anspråk under budgetåret 1956/57. En anslagsbehållning av 800 000 kronor är sålunda att förutse vid detta budgetårs utgång.

För budgetåret 1957/58 beräknas medelsbehovet till 4 000 000 kronor, varav 2 800 000 kronor för tidigare anmälda arbeten som pågå eller beräknas bli påbörjade under innevarande budgetår samt 1 200 000 kronor till ett antal angelägna var för sig mindre broombyggnader.

Med hänsyn till förutsedd behållning utgör anslagsbehovet (4 000 000 — 800 000 =) 3 200 000 kronor.

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

*att till Broar m m för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 3 200 000 kronor.*

6. Husbyggnader ..... kronor 15 800 000

Av tidigare anvisade anslag till Husbyggnader förelåg vid utgången av budgetåret 1955/56 en brist av 838 000 kronor, vilken enligt Kungl Maj:ts beslut den 14 september 1956 täckts av medel från statens järnvägars dispositionsanslag. För budgetåret 1956/57 har till husbyggnader anvisats 9 300 000 kronor. Motsvarande medelsförbrukning beräknas till 12 100 000 kronor på grund av att det visat sig nödvändigt att utöka arbetsprogrammet med arbeten av hög angelägenhetsgrad. Den anslagsbrist av 2 800 000 kronor som sålunda är att förutse torde på sätt hittills i liknande fall skett få

täckas med medel från statens järnvägars dispositionsanslag efter därom av styrelsen gjord framställning.

För budgetåret 1957/58 förutses en medelsförbrukning av 13 000 000 kronor, varav 7 500 000 kronor för arbeten, som pågå eller beräknas bliva påbörjade under innevarande budgetår, samt 5 500 000 kronor för under budgetåret 1957/58 planerade nya arbeten enligt följande sammanställning:

	Total- kostnad kronor	Medelsför- brukning un- der budget- året 1957/58 kronor
<i>Stockholm C</i> , nybyggnad för resgodsmagasin, personal- lokaler, ställverk och trafikledning m m . . . . .	4 500 000	2 000 000
<i>Linköping och Halmstad</i> , nya godsmagasin . . . . .	2 000 000	600 000
<i>Gällivare</i> , ombyggnad av befintliga personallokaler m m . . . . .	800 000	500 000
Nya bostadshus . . . . .	300 000	300 000
Förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd . . . .	800 000	800 000
Diverse mindre husbyggnadsarbeten . . . . .	1 300 000	1 300 000
Summa kronor	9 700 000	5 500 000

Om den beräknade anslagsbristen 2 800 000 kronor från budgetåret 1956/57 täckes endast förskottsvis av medel från dispositionsanslaget erfordras en uppräknig av anslaget för Husbyggnader till 15 800 000 kronor för att bristen slutgiltigt skall elimineras.

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

Mellan vänthallen och det östligaste genomgående spåret vid Stockholm C finns efter bangårdens omändring plats för en byggnad med cirka 2 000 m<sup>2</sup> byggnadsyta. Styrelsen har ansett sig böra tillvarataga denna möjlighet att skapa erforderliga ökade utrymmen för tjänstelokaler m m samt nya personallokaler i ersättning för de nuvarande otidsenliga lokalerna och avser därför att på berörda plats uppföra en nybyggnad, i första hand i två våningar med källarutrymmen under hela byggnaden. Med Stockholms stad har styrelsen upplagit förhandlingar om medgivande att med avsteg från gällande stadsplan få uppföra ytterligare våningar med personal- och kontorslokaler. En sådan påbyggnad beräknas öka kostnaden med 2 200 000 kronor.

Ilgodsmagasinet vid *Linköping C* är numera mycket bristfälligt och därtill otillräckligt för trafikvolymen på platsen. Det är därför avsett att ersätta detsamma med en ny magasinsbyggnad, som även skall inrymma erforderliga expeditions- och personallokaler. Kostnaden beräknas till 1 000 000 kronor, varav 300 000 kronor beräknas falla på budgetåret 1957/58. Mot-

svarande förhållande föreligger beträffande fraktgodsmagasinet i *Halmstad*, som ursprungligen uppfördes såsom vagnhall under 1870-talet. En helt ny magasinbyggnad bör därför snarast uppföras. Totalkostnaden uppskattas till 1 000 000 kronor med en beräknad medelsförbrukning av 300 000 kronor under nästkommande budgetår.

Vid *Gällivare* råder brist på överliggningsrum och personallokalerna äro för samtliga avdelningar otillräckliga och otidsenliga, varför en förnyelse och utbyggnad erfordras. Kostnaderna för dessa anläggningar ha beräknats till 800 000 kronor, varav under budgetåret 1957/58 500 000 kronor.

För *nya bostadshus*, där dylika med hänsyn till tjänstens krav äro oundgängligen nödvändiga, anses 300 000 kronor böra stå till förfogande.

Vad gäller *förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd* meddelade styrelsen i föregående års petitaskrivelse, att en femårsplan för modernisering i första hand av de lägenheter, som äro att betrakta som egentliga tjänstebostäder, upprättats inom styrelsen, men att investeringsläget tyvärr icke tillät att för budgetåret 1956/57 upptogs hela det belopp, som ett fullföljande av nämnda plan skulle kräva. Av samma skäl finner styrelsen det beklagligtvis icke möjligt att för budgetåret 1957/58 föreslå högre belopp än 800 000 kronor till dessa i och för sig angelägna förbättringsarbeten.

Slutligen har för *diverse mindre husbyggnadsarbeten*, i huvudsak avseende förbättring av tjänstelokaler, nya eller förbättrade personallokaler, anordnande eller utökning av förråds- och verkstadslokaler m m beräknats ett medelsbehov av 1 300 000 kronor.

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

*att till Husbyggnader för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 15 800 000 kronor.*

## 7. Signalsäkerhetsanläggningar ..... kronor 16 900 000

Vid utgången av budgetåret 1955/56 förelåg en brist på anslaget av 3 902 000 kronor, vilken enligt Kungl Maj:ts beslut den 14 september 1956 förskottsvis täckts med medel från statens järnvägars dispositionsanslag. För budgetåret 1956/57 har anvisats ett anslag av 9 000 000 kronor. Sedan det från dispositionsanslaget lånade beloppet återförts dit, återstår sålunda av anslaget 5 098 000 kronor. Förbrukningen beräknas uppgå till minst 9 500 000 kronor, varför en brist av minst 4 400 000 kronor skulle föreligga vid utgången av budgetåret. Bristen förutsättes i likhet med den tidigare täckt genom överföring av medel från dispositionsanslaget.

Att upprusta järnvägsdriften på signalsäkerhetens område är oundgängligen nödvändigt med hänsyn till säkerheten och punktligheten i tågföringen samt för höjning av banlinjernas kapacitet. Styrelsen hyser därför förhoppning om att för detta ändamål få taga i anspråk så mycket medel som resurserna i personal och material tillåta. Järnvägens och leverantörernas resurser medge utan svårighet en medelsförbrukning av 12 500 000 kronor under budgetåret 1957/58, varav 8 400 000 till arbeten, som redan pågå eller beräknas bli påbörjade under innevarande budgetår och 4 100 000 till nya arbeten. Under antagande att jämväl förenämnda till 4 400 000 kronor beräknade anslagsbrist endast förskottsvis täckts av medel från anslaget, uppkommer, om denna brist slutgiltigt skall elimineras, ett anslagsbehov för budgetåret 1957/58 av 16 900 000 kronor.

Vad angår arten av här ifrågakvarande arbeten, kan nämnas att styrelsen avser att fortsätta med utbyggnad av den automatiska linjeblockeringen på dubbelspårssträckorna för att få bästa möjliga säkerhet och största tänkbara kapacitet ävensom att förse nya sträckor med fjärrblockering. Nya ställverksanläggningar äro vidare avsedda att uppföras på ett 30-tal stationer. Dessutom planeras införande av automatisk tågkontroll, ett säkerhetssystem, som innebär att tåg, vilket framföres utan att tillbörlig hänsyn tages till restriktiv signal, automatiskt nödbromsas. Medelsbehovet för att införa ett sådant system beräknas bliva av storleksordningen 50 milj kronor. För en provinstallation beräknas 500 000 kronor erforderliga under budgetåret 1957/58.

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

*att till Signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 16 900 000 kronor.*

## 8. Vägskyddsanläggningar ..... kronor 6 000 000

Vid utgången av budgetåret 1955/56 förelåg en brist av 976 000 kronor, vilken enligt Kungl Maj:ts beslut den 14 september 1956 täckts av medel från statens järnvägars dispositionsanslag. För budgetåret 1956/57 har anvisats 6 500 000 kronor, varav 500 000 kronor beräknas kvarstå vid budgetårets utgång. För budgetåret 1957/58 räknas med en medelsförbrukning av 6 500 000 kronor.

I föregående års petitaskrivelse framhöll styrelsen att behovet av skyddsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg ökat till följd av

den starkt växande vägtrafiken. Anläggningsverksamheten för vägskydd hade visserligen också ökat, men trots detta krävdes ytterligare ansträngningar för att nedbringa balansen av erforderliga arbeten. Vad sålunda för ett år sedan uttalades gäller fortfarande. Med hänsyn till resurserna kan arbetsvolymen under budgetåret 1957/58 dock icke ökas mer än som svarar mot en medelsförbrukning av 6 500 000 kronor, varvid alltså ytterligare 6 000 000 kronor skulle behöva anvisas för ändamålet.

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

*att till Vägskyddsanläggningar för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 6 000 000 kronor.*

**9. Telefonanläggningar m m ..... kronor 8 000 000**

För arbeten under innevarande budgetår har anvisats 6 500 000 kronor, vilket belopp beräknas bli helt taget i anspråk. Medelsförbrukningen och anslagsbehovet under budgetåret 1957/58 beräknas till 8 000 000 kronor varav 4 880 000 kronor för arbeten, som redan påbörjats eller beräknas bli påbörjade före utgången av budgetåret 1956/57, samt 3 120 000 kronor för nya arbeten.

Sistnämnda arbeten innefatta bl a fortsättning av statens järnvägars telefonkabel Stockholm—Göteborg, utbyggnad av fjärrskriftsnätet, utrustning för maskinbokning av sovplats- och sittplatsbiljetter, linjeselektering på diverse sträckor, snabbtelefonanläggningar, tågradio (provanläggningar) m m.

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

*att till Telefonanläggningar m m för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 8 000 000 kronor.*

**10. Anläggningar för elektrisk tågdrift ..... kronor 10 700 000**

Vid utgången av budgetåret 1955/56 förelåg en brist på ifrågavarande anslag av 685 000 kronor, vilken enligt Kungl Maj:ts beslut den 14 september 1956 täckts av medel från statens järnvägars dispositionsanslag. För budgetåret 1956/57 har anvisats ett anslag av 8 200 000 kronor vilket beräknas bli helt taget i anspråk under året. För budgetåret 1957/58 beräknas medelsförbrukningen och följaktligen även anslagsbehovet till 10 700 000

kronor, varav 8 750 000 kronor till arbeten, som redan pågå eller beräknas bli påbörjade före utgången av innevarande budgetår, samt 1 950 000 kronor till arbeten, som äro avsedda att påbörjas budgetåret 1957/58.

I sin framställning den 5 oktober 1953 angående behovet av investeringsanslag för budgetåret 1954/55 anmälde styrelsen bl a ett visst medelsbehov för uppförande av två omformarstationer å malmbanans norra del men framhöll samtidigt, att de gemensamt med vattenfallsstyrelsen bedrivna utredningarna i ärendet då icke voro slutförda, varför medelsbehovet upptagits endast preliminärt och för det fall att utredningarna komme att visa behövligheten och lämpligheten av projektets genomförande. Då av utredningarna sedermera framgick att projektet tills vidare borde anstå, anmälde styrelsen i skrivelse den 8 december 1953 att beloppet för det dåvarande ej erfordrades men ansåg sig tillika böra framhålla, att frågan om kraftförsörjningen för malmbanans norra del ännu icke var slutligt ordnad.

De nuvarande anläggningarna för matning av malmbanans norra del tillkommo i huvudsak år 1915. De äro sålunda nu omkring 40 år gamla, vilket motsvarar normal avskrivningstid för den i anläggningen ingående överföringsledningen. För de maskinella utrustningarna är den normala avskrivningstiden endast cirka 25 år. Denna är alltså i föreliggande fall betydligt överskriden. Isolationsmaterialet i Porjustransformatorerna är också starkt föråldrat. Härtill kommer att de elektriska anläggningarnas nuvarande kapacitet nätt och jämnt är tillräcklig för en tänkt transportmängd över Narvik av 12 milj ton malm per år. Man skulle då icke ha någon reserv, och erforderligt kraftutbyte med Norge skulle endast kunna äga rum i begränsad omfattning. Trots att transportbehovet ännu icke är så stort anser sig järnvägsstyrelsen på nytt böra taga upp förslaget att slutgiltigt slopa enfasssystemet vid Porjus och därmed övergå till omformardrift på hela malmbanan. Härför erfordras ytterligare två inmatningspunkter norr om Kiruna, nämligen en vid Stenbacken och en i trakten av Tornehamn. Kostnaden för statens järnvägars nyanläggningar är sammanlagt beräknad till 4,2 milj kronor. Omläggningen av strömsystemet föreslås med hänsyn till medelsförbrukningen utsträckt över en tidsperiod av fyra år.

Bland övriga planerade arbeten må nämnas fortsatt ombyggnad av omformarstationer, anskaffning av en ny transportabel omformare, elektrifiering av utvidgade bangårdar i bl a Hälsingborg och Malmö, kontaktledningsarbeten på ett antal platser, ställverk, transformatorer m m för kraftdistribution till belysning av bangårdar etc.

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

*att till Anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 10 700 000 kronor.*

11. Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet ..... kronor 12 500 000

Under budgetåret 1955/56 pågingo elektrifieringsarbeten på linjerna Söderhamn—Hudiksvall—Sundsvall, Sundsvall—Härnösand—Långsele, Tillberga—Ludvika och Ljusdal—Hudiksvall. Linjesträckorna Söderhamn—Hudiksvall och Hudiksvall—Sundsvall öppnades för elektrisk drift den 28 november 1955 respektive den 24 maj 1956. Enligt gällande arbetsplan beräknas bandelarna Tillberga—Ludvika och Sundsvall—Härnösand kunna öppnas för eldrift under innevarande budgetår samt Härnösand—Långsele och Ljusdal—Hudiksvall under budgetåret 1957/58. Den hittills beslutade elektrifieringen av statsbanenätet skulle därmed vara färdigställt.

Det för budgetåret 1955/56 till här ifrågavarande arbeten anvisade anslaget har överskridits. Underskottet, 3 562 000 kronor, har enligt Kungl Maj:ts beslut den 14 september 1956 täckts genom överföring av medel från statens järnvägars dispositionsanslag. Till förfogande för det nu löpande budgetåret stå 12 500 000 kronor. Medelsförbrukningen beräknas till samma belopp. För budgetåret 1957/58 beräknas medelsförbrukningen och anslagsbehovet likaledes till 12 500 000 kronor.

Som ovan nämnts torde de nu pågående elektrifieringsarbetena bliva färdigställda under budgetåret 1957/58. Frågan huruvida ytterligare bandelar därefter skola elektrifieras och vilka bandelar som i så fall närmast böra ifrågakomma måste därför snarast tagas under övervägande och ett principbeslut om eventuell utvidgning av elektrifieringsprogrammet till att omfatta ytterligare någon eller några linjer bör om möjligt föreligga redan under nästkommande år. Något ökat anslagsbehov för budgetåret 1957/58 erfordras däremot icke som följd av ett sådant beslut.

Bland de i detta sammanhang aktuella elektrifieringsprojekten intager linjen Borås—Alvesta främsta platsen med hänsyn till dess förhållandevis goda trafikunderlag och till dess läge mellan andra redan elektrifierade bandelar. Elektrifieringen av denna linje utgör en naturlig fortsättning på den tidigare genomförda elektrifieringen av linjerna Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar, Göteborg—Borås och Varberg—Borås—Herrljunga. Genom elektrifiering av linjen Borås—Alvesta erhålles enhetlig driftform för trafiken mellan å ena sidan Göteborg och Borås och å andra sidan Växjö, Karlskrona och Kalmar. Det blir då inte längre nödvändigt att för de genomgående tågen byta lok i Borås och i Alvesta. Man får även möjligheter att på hela linjen från Göteborg till Karlskrona och Kalmar utnyttja loken betydligt bättre än för närvarande. Detta bidrager till att göra projektet lönsamt. En jämförelse mellan de båda driftformerna eldrift och dieseldrift har också visat att den elektriska driften för linjen Borås—Alvesta är den förmånligaste. Linjen bör därför elektrifieras.



Kostnaden härför inklusive banförbättringsarbeten beräknas till 23,0 milj kronor. Häri ingå kostnaderna för lok, kontaktledningar och en med televerket gemensam telefonkabel.

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

*dels att till fortsatt elektrifiering av statsbanenätet för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 12 500 000 kronor,*

*dels att besluta att linjen Borås—Alvesta skall elektrifieras.*

## 12. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar . . . . . kronor 7 200 000

Av tidigare anvisade anslag till ovan angivna ändamål kvarstod vid utgången av budgetåret 1955/56 en behållning av 3 673 000 kronor. För budgetåret 1956/57 har anvisats 3 200 000 kronor, varför 6 873 000 kronor stå till förfogande för hithörande arbeten. Härav beräknas 6 073 000 kronor komma att förbrukas under innevarande budgetår. En behållning av 800 000 kronor är sålunda att förutse vid budgetårets utgång.

Under budgetåret 1957/58 beräknas medelsförbrukningen komma att uppgå till 8 000 000 kronor, varav 4 725 000 kronor för arbeten, som pågå eller beräknas bli påbörjade under innevarande budgetår, och 3 275 000 kronor för nya arbeten under budgetåret 1957/58 enligt följande sammanställning.

	Total- kostnad kronor	Medelsför- brukning un- der budget- året 1957/58 kronor
<i>Borås, ny lokstation . . . . .</i>	5 000 000	500 000
<i>Sävenäs lokstation, ombyggnad av värmecentral . . . .</i>	700 000	700 000
<i>Nässjö och Vännäs, om- och tillbyggnad av lokstationerna . . . . .</i>	1 450 000	550 000
<i>Uddevalla och Lidköping, garage och verkstäder för rälsbussar . . . . .</i>	725 000	525 000
<i>Diverse mindre arbeten . . . . .</i>	1 000 000	1 000 000
	Summa kronor 8 875 000	3 275 000

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

I sin petitaskrivelse den 7 oktober 1949 anmälde styrelsen behov av en *ny lokstation i Borås* för en då beräknad totalkostnad av 2 000 000 kronor.

Arbetet har emellertid uppskjutits i avvaktan på resultatet av utredningar angående koncentrerings- och övergång till rälsbussdrift m m. Anläggningen, för vilken totalkostnaden nu uppskattas till 5 000 000 kronor, bör påbörjas under budgetåret 1957/58.

I värmecentralen för *lokstationen vid Sävenäs* äro nuvarande ångpannor utbrända och måste ersättas med nya, varvid även en omfattande modernisering av hela värmeanläggningen är avsedd att utföras.

Övergången från ånglok till rälsbuss- och dieselloksdrift nödvändiggör ändring och utökning av uppställnings- och reparationsutrymmen vid vissa lokstationer. Under budgetåret 1957/58 planeras i anslutning härtill erforderlig komplettering av *lokstationerna i Nässjö och Vännäs*.

Vid *Uddevalle och Lidköping* kräver den utökade rälsbussdriften nya garage- och verkstadslokaler.

Slutligen erfordras ett anslagsbelopp av 1 000 000 kronor för *mindre arbeten* vid ett antal lokstationer.

Med hänsyn till den beräknade medelsbehållningen vid innevarande budgetårs utgång utgör anslagsbehovet för 1957/58 7 200 000 kronor.

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

*att till Lokstations- och driftverkstadsanläggningar för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 7 200 000 kronor.*

### 13. Anläggningar vid huvudverkstäder ..... kronor 5 700 000

Vid utgången av budgetåret 1955/56 förelåg en anslagsbehållning av 344 000 kronor. För investeringsverksamheten under 1956/57 har för arbeten av hithörande slag anvisats 4 000 000 kronor. Medelstillgången under budgetåret utgör sålunda 4 344 000 kronor, vilket belopp i sin helhet beräknas bliva taget i anspråk.

För budgetåret 1957/58 planerar styrelsen att förbättra brandskyddet vid huvudverkstaden i Göteborg genom att ersätta det gamla och i underhåll dyrbara trätaget om cirka 15 000 m<sup>2</sup> med ett brandsäkert samt installera automatisk brandalarmanläggning. Av investeringsmedel erfordras för ändamålet totalt 1 100 000 kronor, varav 300 000 kronor under 1957/58.

Vidare anser styrelsen nödvändigt att öka Göteborgsverkstadens bangårdsutrymme för att kunna utnyttja verkstadens hela kapacitet och för att revisionsmässiga vagnar icke skola behöva taga upp värdefullt utrymme på trafikbangårdarna i Göteborg. Under vinterförhållanden och trafikstörningar har det nämligen visat sig mycket olägligt att ej ha tillräckligt bangårdsutrymme vid verkstaden. Kostnaden härför beräknas till 200 000 kronor, varav 100 000 kronor under 1957/58.

Slutligen erfordras medel för diverse fortlöpande ersättningsarbeten samt nya arbeten för rationalisering av verkstadsdriften och till förbättring av personallokaler. På grund av väntad arbetstidsförkortning erfordras för hithörande arbeten, vilka inkludera utvidgning och modernisering av markententeriet vid huvudverkstaden i Örebro och ny tillfartsväg till huvudverkstaden i Åmål, i runt tal 2 000 000 kronor.

Den sammanlagda medelsförbrukningen för hithörande arbeten under budgetåret 1957/58 beräknas till 5 700 000 kronor, varav 2 700 000 kronor till arbeten, som redan pågå eller torde påbörjas under innevarande budgetår, samt 3 000 000 kronor till nya arbeten.

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

*att till Anläggningar vid huvudverkstäder för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 5 700 000 kronor.*

**14. Anläggningar vid förrådsavdelningen ..... kronor 2 200 000**

Till anläggningar vid förrådsavdelningen har för budgetåret 1956/57 anvisats 600 000 kronor, som jämte från föregående budgetår kvarstående behållning 2 149 000 kronor beräknas åtgå för arbeten under budgetåret. För 1957/58 räknas med en medelsförbrukning av 2 200 000 kronor och följaktligen med ett lika stort anslagsbehov.

De större nya arbeten, som äro avsedda att påbörjas budgetåret 1957/58, äro till- och ombyggnad av förrådslokalerna i Örebro, ombyggnad av det gamla och otidsenliga järnförrådet i Malmö samt nybyggnad av ett par centrala lager för dieselolja.

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

*att till Anläggningar vid förrådsavdelningen för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 2 200 000 kronor.*

**B. Försvarsberedskap vid statens järnvägar .. kronor 3 500 000**

Med hänvisning till den närmare motivering, som lämnas i särskild skrivelse, får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen att för budgetåret 1957/58 anvisa

*dels på kapitalbudgeten till Försvarsberedskap vid statens järnvägar ett investeringsanslag av 3 500 000 kronor,*

*dels på driftbudgeten 3 500 000 kronor till avskrivning av nyssnämnda belopp.*

## C. Rullande materiel

### 1. Anskaffning av lok och lokomotorer ..... kronor 40 900 000

För budgetåret 1956/57 har till anskaffning av lok och lokomotorer anvisats 31 050 000 kronor, varjämte från föregående budgetår kvarstod en behållning av 6 245 000 kronor. Till likvider enligt ingångna leveransavtal och för planerade nybeställningar beräknas under budgetåret 1956/57 åtgå 37 195 000 kronor. Vid utgången av budgetåret förutses alltså en behållning av 100 000 kronor.

Vad angår anslagsbehovet för nästkommande budgetår får styrelsen anföra följande. I sin petitaskrivelse den 27 september 1955 anmälde styrelsen sin avsikt att fortsätta anskaffningen av diesellok. Sedan nu även större sådana levererats och insatts i linjetjänst torde under budgetåret 1957/58 såpass omfattande praktiska erfarenheter föreligga, att det är möjligt att med tillräcklig säkerhet taga ställning till frågan om lämpligheten av fortsatt beställning av dylika större lok. Styrelsen har även för avsikt att beställa ytterligare diesellok för växlingstjänst ävensom ett antal elektrolok. Till dellikvider för dessa diesel- och ellok erfordras under budgetåret 25 000 000 kronor samt till dellikvider för tidigare kontraherade elektrolok 10 500 000 kronor.

För anskaffning av lokomotorer har i nu föreliggande förslag upptagits dels 500 000 kronor för på budgetåret belöpande likvider för tidigare beställningar, dels 2 000 000 kronor för beställningar, som beräknas bli utlagda under nu löpande budgetår, dels slutligen 3 000 000 kronor till förskottslikvider för nybeställningar under budgetåret 1957/58.

Sammanlagda anslagsbehovet skulle sålunda uppgå till  $(25\,000\,000 + 10\,500\,000 + 500\,000 + 2\,000\,000 + 3\,000\,000 - 100\,000 =) 40\,900\,000$  kronor.

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

*att till Anskaffning av lok och lokomotorer för budgetåret 1957/58 anvisa ett belopp av 40 900 000 kronor.*

### 2. Anskaffning av motorvagnar och rälsbussar ..... kronor 23 000 000

För budgetåret 1956/57 har till anskaffning av motorvagnar och rälsbussar anvisats 17 500 000 kronor, varjämte vid utgången av föregående budgetår kvarstod 2 895 000 kronor av tidigare anslagsmedel. Medelstillgången under innevarande budgetår utgör sålunda 20 395 000 kronor, varav förutses en kvarstående anslagsbehållning av 125 000 kronor vid budgetårets utgång.

I brev den 25 april 1952 bemyndigade Kungl Maj:t järnvägsstyrelsen att under de närmast följande fem åren beställa högst 125 rälsbussar om året. Hittills ha 312 fordon levererats. Återstående del av planen, 313 fordon, väntas i huvudsak fullföljas under år 1958.

För budgetåret 1957/58 erfordras dels 19 725 000 kronor till dellikvider för nämnda femårsbeställning av rälsbussar, dels 2 400 000 kronor för slutlikvidering av tre förut beställda förortstågsätt. Dessutom anses under budgetåret 1957/58 böra beställas motorvagnar, som kräva en förskottslikvid av 1 000 000 kronor.

Sammanlagda anslagsbehovet för motorvagnar och rälsbussar skulle sålunda uppgå till  $(19\,725\,000 + 2\,400\,000 + 1\,000\,000 - 125\,000 =)$  23 000 000 kronor.

Med hänvisning härtill får järnvägsstyrelsen hemställa, att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till Anskaffning av motorvagnar och rälsbussar för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 23 000 000 kronor.*

### 3. Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar .. kronor 23 150 000

Till anskaffning av person-, resgods- och postvagnar har för budgetåret 1956/57 anvisats 4 650 000 kronor. Från föregående budgetår kvarstår dessutom en anslagsbehållning av 6 473 000 kronor. Medelstillgången för budgetåret 1956/57 utgör alltså 11 123 000 kronor. Härav beräknas under budgetåret åtgå 9 573 000 kronor och vid nästa budgetårsskifte återstå 1 550 000 kronor.

Med hänsyn till personvagnsparkens sammansättning, tillstånd och åldersfördelning är det, som framhållits i olika sammanhang, icke minst med hänsyn till kraven på ökad trafiksäkerhet och ökade tåghastigheter nödvändigt, att ett inom järnvägsstyrelsen uppgjort program för nyanskaffning av stålvagnar får fullföljas. Programmet innebär att för nästkommande budgetår skulle utläggas beställningar på ett 50-tal kombinerade första och andra klass sittvagnar samt ett 100-tal andra klass sittvagnar. I nämnda antal kan eventuellt inrymmas några restaurangvagnar. Till förskottslikvider för dessa beställningar erfordras under året 12 000 000 kronor.

Till slutlikvidering av vagnbeställningar, vartill anslagsmedel redan tidigare anvisats, erfordras dessutom 12 700 000 kronor.

Sammanlagda anslagsbehovet uppgår alltså till  $(12\,000\,000 + 12\,700\,000 - 1\,550\,000 =)$  23 150 000 kronor.

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

*att till Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 23 150 000 kronor.*

4. **Anskaffning av godsvagnar** ..... kronor 60 200 000

Till anskaffning av godsvagnar har för budgetåret 1956/57 anvisats 47 800 000 kronor, varjämte från föregående budgetår kvarstår en behållning av 5 632 000 kronor, varför sammanlagt 53 432 000 kronor stå till styrelsens förfogande för ändamålet. Till likvider för redan utlagda respektive planerade beställningar beräknas under budgetåret 1956/57 åtgå 51 292 000 kronor, varför vid nästa budgetårsskifte beräknas kvarstå en behållning av 2 140 000 kronor.

Bristen på öppna godsvagnar är alltjämt allvarlig och även vagnställningen för slutna godsvagnar är fortfarande dålig, vilket allt gör det mycket besvärligt att tillgodose trafikanternas krav. Genom oförmågan att vid av trafikanten önskad tidpunkt i tillräcklig omfattning kunna tillhandahålla vagnar ha åtskilliga angelägna och värdefulla transporter tvingats över till andra trafikmedel. Den trafik, som järnvägen härigenom förlorar, blir i dagens hårda konkurrensläge ytterst svår att återvinna. Härtill kommer att den fortgående produktionsökningen inom näringslivet skapar nya och ökade transportbehov. Järnvägens förmåga att kunna konkurrera om denna nytillkommande trafik beror på möjligheten dels att öka kapaciteten på linjer och bangårdar, vilket endast kan ske på längre sikt, dels att som en mera närliggande åtgärd öka godsvagnsparken. Vad järnvägsstyrelsen i sin skrivelse till Kungl Maj:t den 27 september 1955 anförde i fråga om behovet av att öka antalet godsvagnar är alltså i dagens läge fortfarande i hög grad aktuellt.

I anslutning härtill har medelsbehovet för nya godsvagnsbeställningar under budgetåret 1957/58 beräknats på sätt som framgår av följande tabell.

	Total- kostnad kronor	Medelsbehov under bud- getåret 1957/58 kronor
Slutna och öppna godsvagnar .....	56 500 000	14 500 000
Specialvagnar .....	2 100 000	1 590 000
Summa kronor	58 600 000	16 090 000

Till dellikvider och slutlikvider för redan utlagda beställningar respektive sådana, vartill beställningsbemyndigande redan erhållits, beräknas vidare under budgetåret 1957/58 erfordras 46 250 000 kronor. Det sammanlagda anslagsbehovet skulle alltså utgöra (46 250 000 + 16 090 000 — 2 140 000 =) 60 200 000 kronor.

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

*att till Anskaffning av godsvagnar för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 60 200 000 kronor.*

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

Till ombyggnad av rullande materiel har för innevarande budgetår anvisats 3 900 000 kronor. Från föregående budgetår kvarstår dessutom en anslagsbehållning av 1 191 000 kronor. Det belopp, sammanlagt 5 091 000 kronor, som sålunda står till järnvägsstyrelsens förfogande, beräknas bli helt taget i anspråk under budgetåret.

För fortsatta moderniseringsarbeten, bl a utbyte av glidlager mot rulllager på godsvagnar, inbyggnad av nya banmotorer med större effekt på äldre elektrolok samt andra likartade arbeten, beräknas medelförbrukningen under nästa budgetår till 8 000 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen får i anledning därav hemställa, att Kungl Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att till Ombyggnad av rullande materiel för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 8 000 000 kronor.*

## D. Sjöfartsmateriel

**Ny tågfärja ..... kronor 7 800 000**

Av de anslagsmedel, som tidigare anvisats till en ny tågfärja — den beställdes i april 1956 — kvarstod vid ingången av budgetåret 1956/57 en behållning av 11 202 000 kronor. Härav beräknas i runt tal 4 700 000 kronor åtgå till dellikvider under budgetåret, varför vid budgetårets slut beräknas kvarstå en anslagsbehållning av 6 500 000 kronor.

Tågfärjan skall enligt kontraktet levereras i april 1958 och återstoden av kontraktssumman torde alltså komma att — i tre rater — erläggas under

budgetåret 1957/58. Dessutom har styrelsen att erlægga likvid för vissa effekter, som statens järnvägar själv skall tillhandahålla. Inklusive sistnämnda likvid beräknas 14 300 000 kronor behöva utbetalas under nästkommande budgetår. Med hänsyn till ovannämnda, kvarvarande behållning torde anslagsbehovet uppgå till cirka 7 800 000 kronor.

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

*att till Ny tågfarja för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 7 800 000 kronor.*

## E. Biltrafik

### 1. Garage- och verkstadsbyggnader ..... kronor 4 530 000

Biltrafikens verkstäder, garage, busstationer och andra serviceanläggningar äro i stor utsträckning provisoriska och otillräckliga, på grund härav ur drifts- och underhållssynpunkt oekonomiska eller otillfredsställande. Till följd av den framför allt på landsbygdslinjerna sjunkande resandefrekvensen måste biltrafiken genom kraftig rationalisering anpassas till ett nytt inkomstläge. Även i detta hänseende komma de fasta anläggningarna in i bilden, eftersom ändamålsenligt utformade verkstäder och garage sänka driftkostnaderna. Det är vidare högst angeläget att snarast kunna förbättra befintliga anläggningar i arbetshygieniskt hänseende.

För här planerade arbeten, vilka som största objekt innefatta en i flera år högst angelägen nybyggnad av en verkstads- och garagebyggnad i Solna, föreligger för budgetåret 1957/58 ett medelsbehov av 3 900 000 kronor, var- till kommer 1 900 000 kronor för redan beslutade arbeten eller sammanlagt 5 800 000 kronor. Med hänsyn till att anslagsbehållningen vid budget- årets ingång beräknas utgöra 1 270 000 kronor uppgår anslagsbehovet till 4 530 000 kronor.

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

*att till Garage- och verkstadsbyggnader för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 4 530 000 kronor.*

### 2. Anskaffning av bilmateriel ..... kronor 4 800 000

Till anskaffning av bilmateriel har för innevarande budgetår anvisats 7 400 000 kronor. Härav beräknas 6 700 000 kronor förbrukas under 1956/57, varför en behållning av 700 000 kronor är att förutse vid budgetårets utgång.

Statens järnvägars motorfordonspark för yrkesmässig trafik omfattar för närvarande i runt tal 1 650 vägbussar, 170 lastbilar/personbilar samt



380 släpfordon. För nödvändig ersättningsanskaffning under budgetåret 1957/58 av cirka 80 vägbussar beräknas åtgå 5 500 000 kronor. Med hänsyn till nämnda behållning 700 000 kronor kan anslagsbeloppet begränsas till 4 800 000 kronor.

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

*att till Anskaffning av bilmateriel för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 4 800 000 kronor.*

### 3. Förvärv av billinjer ..... —

För innevarande budgetår har till förvärv av billinjer anvisats 500 000 kronor, varjämte en anslagsbehållning av 1 646 000 kronor kvarstod från föregående budgetår. I allt utgör medelstillgången för ändamålet sålunda 2 146 000 kronor. Storleken av medelsförbrukningen under detta budgetår är nu liksom tidigare vansklig att bedöma, men styrelsen har preliminärt räknat med ett belopp av 200 000 kronor, varvid en behållning av cirka 1 950 000 kronor skulle finnas disponibel för budgetåret 1957/58. Den återhållsamhet i inköp av privata bussföretag, som föranledes av de nedåtgående konjunkturerna inom busstrafiknäringen, medför att behovet av förvärvsmedel under budgetåret 1957/58 torde rymmas inom nämnda behållning, varför något nytt anslag till förvärv av billinjer icke nu anses erforderligt.

### F. Inventarier m m ..... kronor 10 000 000

Till anskaffning av för drifttjänstens olika grenar erforderlig materiel, som enligt gällande bokföringsprinciper skola avskrivas under en längre följd av år, har för budgetåret 1956/57 anvisats 7 400 000 kronor, vilket belopp jämte outnyttjad behållning, 2 070 000 kronor, från föregående år beräknas bli helt förbrukat.

Vidmakthållandet och den av ekonomiska och drifttekniska skäl betingade fortlöpande upprustningen av statens järnvägars stora inventariestock, såsom verkstadsmaskiner, snöröjningsmaskiner, mätvagnar och spårundersökningsvagnar samt transportfordon för ban- och trafik tjänsten, ställer betydande krav på medelstillgång för anskaffning av inventarier. Medelsförbrukningen och anslagsbehovet för inventarieanskaffningen under nästa budgetår beräknas till 10 000 000 kronor.

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

*att till Inventarier m m för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 10 000 000 kronor.*

## G. Statens järnvägars dispositionsanslag . . . . kronor 10 000 000

För innevarande budgetår har såsom dispositionsanslag anvisats 3 000 000 kronor. Till förfogande står dessutom 17 278 000 kronor i behållning från föregående budgetår. Då medelsförbrukningen under 1956/57 uppskattats till 11 000 000 kronor, är sålunda en behållning av 9 278 000 kronor att påräkna vid budgetårets utgång. I denna anslagsbehållning ingår även det belopp om sammanlagt cirka 8 300 000 kronor, vilket jämlikt Kungl Maj:ts brev den 14 september 1956 tagits i anspråk av dispositionsanslaget såsom tillfälligt förskott för förstärkning av vissa andra under statens järnvägars fond anvisade investeringsanslag.

Såsom styrelsen i tidigare petitaskrivelser framhållit är en förutbedömning av medelsbehovet mycket vansklig på grund av anslagets speciella karaktär. För budgetåret 1957/58 har styrelsen uppskattat detsamma till 10 000 000 kronor, vilket till större delen täckes av nämnda behållning. Då det emellertid är synnerligen viktigt att därutöver ha tillgång till viss reserv för oförutsedda arbeten, har styrelsen bedömt det ändamålsenligt att såsom dispositionsanslag taga upp ett belopp av 10 000 000 kronor 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 1955/56 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 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 10 000 000 kronor.*

---

I handläggningen av detta ärende hava deltagit generaldirektören Upmark, järnvägsfullmäktige Johansson och Nordenson, överdirektören Oredsson, ekonomidirektören Sjöberg, verkstadsdirektören Norinder, överingenjörerna Gudmundsson och Alström samt tjänstförrättande överingenjören å elektrotekniska byrån Edenius, förrådsdirektören Holme, byråcheferna Jonson, Alstermark, Thorsell (föredragande) och Holvid.

Underdånigst  
ERIK UPMARK

A Thorsell

Stockholm den 8 oktober 1956.

**Redogörelse för användning av statens järnvägars dispositionsanslag  
under budgetåret 1955/56**

Såsom statens järnvägars dispositionsanslag har för budgetåret 1955/56 anvisats 13 000 000 kronor. Tillsammans med från föregående budgetår kvarstående anslagsbehållning på 16 477 000 kronor har således till styrelsens förfogande stått ett belopp av 29 477 000 kronor. Under budgetåret har förbrukats 5 702 000 kronor i enlighet med nedanstående specifikation. Av den därefter kvarstående anslagsbehållningen, utgörande 23 775 000 kronor, har i enlighet med Kungl Maj:ts brev den 14 september 1956 såsom permanent förstärkning överförts 6 497 000 kronor till vissa investeringsanslag [jfr not 3) och 4) i tabell 1] samt såsom tillfälligt förskott till förstärkning av vissa andra investeringsanslag 8 301 000 kronor. Den därefter kvarstående behållningen på dispositionsanslaget utgör 8 977 000 kronor.

**Specifikation till medelsförbrukningen**

	Medelsför- brukning kronor	Datum för Kungl Maj:ts beslut
Industrispår vid Rättvik .....	12 130	27. 3. 1953
Andel av kostnad för hangårdsombyggnad i Ställdalen .....	212 309	18. 6. 1953
Nya snögallerier på Malmbanan .....	111 681	9. 10. 1953
Ombyggnad av smalspåret Falköping—Uddagården	40 342	15. 1. 1954
Industrispår Timrå—Vivstavarv/Fagervik .....	538 427	30. 9. 1955
Laboratoriebyggnad vid lok- och vagnstationen i Hagalund .....	52 688	10. 2. 1956
Diverse arbeten:		
Bana och byggnader .....	31 445	
Huvudverkstäder .....	— 1 041 *)	
Rullande materiel .....	151 616	
Genom olyckshändelser förstörd egendom .....	2 932 362	
Inlösen av revers till Öresundsbolaget .....	400 000	22. 9. 1955
Inköp av aktier i Eurofima, europeiskt bolag för finansiering av järnvägsmateriel .....	1 211 500	27. 1. 1956
Inlösen av aktier i vissa järnvägsbolag .....	8 729	
Summa kronor	5 702 188	

\*) Inkomst