

Nr 27.

Av herr **Gylfe**, om konjunkturtillägg till beviljat anslag till en gångbro över bangården i Krylbo.

För anordnande av en gångbro över bangården i Krylbo begärde järnvägsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 21 okt. 1914 ett anslag av 22,000 kronor. Järnvägsstyrelsen anförde härvid följande:

»Under nuvarande förhållanden äger å Krylbo bangård en livlig gångtrafik rum tvärs över spåren. Orsaken härtill är dels att söka i, att godsmagasinet och godsexpeditionen äro förlagda på var sin sida om banan och dels uti att Krylbo samhälle är beläget på båda sidor om järnvägen. Ett strängt fasthållande av ett förbud att passera spårssystemet skulle därför förorsaka samhällets invånare stora svårigheter. Då invånareantalet i samhället för närvarande uppgår till omkring 2,000 personer, har gångtrafiken över bangården blivit högst betydande. Utom att detta vållar svåra hinder för trafikrörelsen, innebär det stor risk för alla dem som passera banan. Också har här, utom alla tillbud till olyckor, flera svåra olycksfall med dödlig utgång inträffat under de senare åren.

Som bevis på järnvägstrafikens omfattning å stationen må anföras att antalet tåg samt till- och avkopplade vagnar per dag utgjorde under sistlidet år 51 stycken respektive 958 stycken.

På grund av ovannämnda orsaker har styrelsen, då det ej låter sig göra att helt avlysa gångtrafiken, ansett nödvändigt att nu begära medel till anordnande av en gångbro över bangården. Som en sådan gångbro skulle medföra större fördelar även för samhället, har detta förbundet sig att med 6,000 kr. bidraga till anläggningen i fråga. Då de beräknade kostnaderna för bron uppgå till sammanlagt 28,000 kr., kommer således på statens järnvägars del ett belopp av 22,000 kronor.»

I sitt yttrande över denna framställning till statsrådsprotokollet den 14 jan. 1915 anförde dåvarande chefen för civildepartementet följande:

»Den av järnvägsstyrelsen föreslagna ombyggnaden av vägbron vid Katrineholm — — — — —

och den ifrågasatta gångbron över Krylbo bangård förhindrar passagen mellan stationen och godsmagasinet tvärs över spåren å den livligt trafikerade bangården. Jag anser mig därför böra tillstyrka dessa båda järnvägsstyrelsens anslagskrav.

I detta sammanhang vill jag erinra hurusom Malmslättskommissionen påpekat, att, till undvikande av den för allmänheten förefintliga faran vid korsandet av järnvägsspår, tunnlar eller gångbroar böra, i den mån så kan ske, anordnas, samt att korsning i banans plan med allmän väg bör undvikas.»

Av ovanstående framgår att behovet av en gångbro över bangården i Krylbo var synnerligen stort. Riksdagen beviljade även anslaget och Krylbo municipalsamhälle hade även, som framgår av järnvägsstyrelsens skrivelse, anslagit ett belopp för ändamålet å 6,000 kronor.

Vid 1917 års riksdag beviljades ytterligare ett belopp av 7,000 kronor.

Emellertid har, på grund av de höga järnpriserna, järnvägsstyrelsen ej ansett sig kunna påbörja byggandet av gångbron.

I sina äskanden till Kungl. Maj:t till 1918 och 1919 års riksdagar har järnvägsstyrelsen ej heller begärt några ytterligare anslag härtill, utan ansett att byggandet av gångbron tillsvidare kunde anstå.

Behovet av en gångbro över bangården i Krylbo gör sig emellertid i ännu högre grad gällande nu än vid tidpunkten för järnvägsstyrelsens första framställning om anslag. Järnvägstrafikens omfattning å stationen har under de senaste åren ökats i hög grad. Ett strängare fasthållande av förbudet att passera bangården har även på senaste tiden tillämpats, varför flera av orsbefolkningen ådömts böter härför.

Olägenheterna för trafikanterna, med anledning av att godsmagasinet är förlagt på ena sidan av bangården och godsexpeditionen på den andra, ökas i hög grad av ovan berörda förhållanden. En trafikant som t. ex. skall inlämna gods, varå frakten skall betalas av insändaren, får således gå omkring bangården, som är över en km. lång, för att komma till godsexpeditionen, där frakten skall betalas. Samma blir förhållandet, då gods skall utlösas å godsexpeditionen och sedan avhämtas å godsmagasinet.

Å andra sidan är det ju klart, att en obehindrad gångtrafik ej kan få äga rum över den livligt trafikerade bangården.

Stora svårigheter vållas emellertid allmänheten i flera avseenden under nuvarande förhållanden, och ett avhjälpande av dessa är ett önskemål, som ofta föranlett framställningar från municipalstämman till järnvägsstyrelsen.

Då det väl nu är att hoppas, att inom den närmaste tiden en sådan stadga skall inträda på prisma marknaden, att kostnaderna för byggandet av ifrågakvarande gångbro ej med så avsevärt stora belopp skall överstiga vad som för närvarande finnes beviljat för ändamålet, får jag med anledning av vad jag sålunda anført hemställa att riksdagen måtte besluta

att såsom konjunkturtillägg till vissa för år 1918 av riksdagen beviljade anslag till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar för år 1920 anvisa ett så stort belopp utöver de av Kungl. Maj:t föreslagna 3,657,000 kronor, som efter av utskottet föreslagen utredning kan befinnas erforderligt för byggande av den av 1915 års riksdag beslutade gångbron över bangården i Krylbo.

Stockholm den 15 januari 1919.

Axel Gylfe.
