

Nr 22.

Ankom till riksdagens kansli den 20 februari 1931 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till ny rangerspårgrupp m. m. i Malmö jämte en i ämnet väckt motion.

(4:e avd.)

Uti den till riksdagen den 3 januari 1931 avlätna proposition (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1931/1932 har Kungl. Maj:t i avseende å statens järnvägar (punkt 11 av det vid propositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning: bil. 2» fogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag) föreslagit riksdagen att till ny rangerspårgrupp m. m. i Malmö för budgetåret 1931/1932 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 42—45 av återopade statsrådsprotokollet.

I förevarande sammanhang har i en av herr *K. von Geijer* inom första kammaren väckt motion, nr 30, hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning

1:o angående den kostnad, som, utöver vad redan å Malmö C nedlagts, kan beräknas under närmaste tioårsperiod uppstå för vidare utbyggnad av stationen, under förutsättning, att all den trafik till och från utlandet över Trälleborg, som nu berör stationen, fortfarande kommer att belasta denna, samt att nämnda trafik ökas i samma omfattning som under sistförflutna tioårsperioden;

2:o huruvida, under samma förutsättningar, det anses behöfligt, att anläggning sker av dubbelspår å linjen Malmö—Trälleborg och av ytterligare ett spår norrut från Malmö å Västkustbanan;

3:o angående kostnaderna för sådana spåranläggningar;

4:o angående bangårdsförhållandena å Trälleborg F samt huruvida och till vilken kostnad om- och tillbyggnad där måste ske under samma förutsättningar, som i mom. 1:o här ovan sagts;

5:o angående kostnaderna för statsinlösen och införlivande med statens järnvägar av Lund—Trälleborgs, Lund—Kävlinge, Landskrona—Kävlinge järnvägar samt dessa järnvägars försättande i sådant skick, att därå kan avledas del av utlandstrafiken över Trälleborg, som går till och från orter i mellersta och norra Sverige, Norge och Finland; samt

6:o angående de driftekonomiska, järnvägstekniska, trafiktekniska eller andra skäl, som tala emot avledande från Malmö C av nämnda eller annan del av utlandstrafiken över Trälleborg.

Beträffande de skäl, motionären anfört till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställning beviljade 1913 års riksdag för ombyggnad av Malmö statsbangård 6,166,000 kronor, vilket belopp av riksdagen anvisades för åren 1914—1920. Riksdagens beslut i frågan var grundat på ett av järnvägsstyrelsen år 1912 upprättat förslag till nya bangårdsanordningar i Malmö, vilket förslag avsåg att med hänsyn till den under tio årsperioden 1902—1911 inträdda starka trafikstegringen kunna tillgodose trafikbehovet för en tid av 15 à 20 år framåt.

I berörda förslag ingick bland annat utvidgning och modernisering av de för godsvagnsväxling och uppställning av persontågsätt avsedda spårplanordningarna vid huvudstationen i sådan omfattning, att dessa anordningar beräknades motsvara trafikens växande behov för nyssnämnda tidslängd.

I sin framställning till Kungl. Maj:t den 24 september 1920 angående behovet av anslag att äskas av 1921 års riksdag anförde järnvägsstyrelsen i fråga om nämnda av 1913 års riksdag beslutade men då ännu icke fullbordade ombyggnad, att styrelsen med hänsyn till under senare tiden inträdd trafikminskning ansåge, att med utförandet av vissa i den ursprungliga planen ingående anläggningar kunde tills vidare anstå samt att styrelsen i anslutning härtill låtit upprätta ett förslag till provisoriskt fullbordade av bangårdsombyggnaden.

Detta förslag — som sedermera kom till utförande med av 1921 års riksdag anvisade medel och som i sin helhet medförde en besparing av omkring 6,500,000 kronor i förhållande till kostnaderna för ett oförändrat genomförande av 1912 års förslag efter den av kristiden föranledda prisstegringen — innefattade bland annat avsevärda inskränkningar beträffande spårplanordningarna för personvagnsuppställning och godsvagnsrangering.

De nu befintliga, vid förenämnda ombyggnad erhållna spårplanordningarna i Malmö äro sålunda, enligt vad departementschefen erinrat, av provisorisk karaktär.

I sin skrivelse den 27 september 1930 med anslagsäskanden för budgetåret 1931/1932 har *järnvägsstyrelsen* framhållit, att ifrågakarande spårplanordningar för godsvagnsrangeringen på grund av begränsat spårutrymme samt i övrigt olämplig utformning sedan lång tid tillbaka visat sig medföra avsevärda svårigheter för ett ekonomiskt ombesörjande av det nödvändiga rangeringsarbetet för de till stationen anslutande järnvägslinjerna samt att behov alltså föreläge att anordna en ny rangerbangårdsanläggning. Styrelsen har funnit tidpunkten vara inne för anordnandet av en ny rangerbangårdsanläggning i Malmö, i samband varmed även den synnerligen önskvärda utvidgningen av spårplanordningarna för uppställning och skötsel av stationens

personvagnpark kunde genomföras. Kostnaderna för ifrågavarande anläggningar hava av styrelsen beräknats till sammanlagt 1,150,000 kronor, varav 550,000 kronor ansetts böra bestridas med medel ur förnyelsefonden samt återstoden, 600,000 kronor, med kapitalökningsmedel.

Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

I avseende å den i ämnet väckta motionen vill utskottet endast framhålla, att den av järnvägsstyrelsen nu begärda nya rangerspårgruppen och utökningen av uppställningsspåren i Malmö synas — enligt vad utskottet inhämtat — fullt lika önskvärda och behövliga, även om Sassnitz-ledens trafik skulle överflyttas till den enskilda linjen Trälleborg—Lund—Kävlinge (sistnämnda station anslutningsstation till Västkustbanan); möjligen skulle rangergruppen kunna minskas med två spår, motsvarande en inbesparad kostnad av cirka 50,000 kronor. Efter utförande av de av årets riksdag begärda nyanläggningarna och förändringarna samt av den i samband med elektrifieringen ifrågasatta mindre och under alla förhållanden erforderliga lokomotivstallsanläggningen, skulle, enligt vad från järnvägsstyrelsen upplysts, icke inom överskådlig framtid erfordras någon utvidgning eller förändring av mera nämnvärd omfattning. Möjligen kan det bliva erforderligt att för persontrafiken i sinom tid vidtaga en förlängning av de längst åt norr varande tvenne plattformsspåren för en kostnad av högst 75,000 kronor.

Överhuvud synas de drifttekniska och ekonomiska förutsättningarna för en statsinlösen av de i motionen angivna banorna för närvarande vara så ringa, att utskottet ej kan tillstyrka en utredning i sådant syfte.

Utskottet hemställer alltså,

a) att riksdagen må till *ny rangerspårgrupp m. m. i Malmö* för budgetåret 1931/1932 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor;

b) att den av herr von Geijer i ämnet väckta motionen I: 30 ej må av riksdagen bifallas.

Beträffande sättet för beredande av täckning för ifrågavarande anslag kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande.

Stockholm den 17 februari 1931.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzélius, A. C. Lindblad, J. L. Widell, J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *N. J. M. Svensson* i Kompersmåla, *E. J. G. Rosén, J. Clemetson, K. A. S. Nylander* och *J. Sandén*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *C. R. Jansson* i Falun, *P. Nilsson* i Bonarp, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *P. M. Olsson* i Blädinge, *B. F:son Holmgren, E. G. E. Eriksson* i Stockholm, *J. Olofsson* i Digernäs, *O. Nilsson* i Örebro, *S. Persson* i Fritorp, *A. Danielsson* och *J. E. Andersson* i Ovanmyra.