

Nr 50.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anordnande av mötesspår vid vissa stationer å stambanan Stockholm—Göteborg; given Stockholms slott den 25 januari 1935.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 25 januari 1935.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med chefen för försvarsdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo:

Genom beslut den 15 april 1932 förordnade Kungl. Maj:t bland annat, att vid anläggning av ny statsbana med elektrisk drift samt vid elektrifiering av redan trafikerad statsbana skulle gälla, att mötesstationer eller mötesplatser skulle finnas till det antal, som angäves i mom. 2 av Kungl. Maj:ts brev den 12 februari 1909 angående vissa allmänna bestämmelser att iakttagas vid ny- och tillbyggnader vid statens järnvägar, samt att å sagda stationer och mötesplatser skulle finnas rundspår med en viss längd mellan fripålarna,

dock med rätt för järnvägsstyrelsen att undantagsvis, därest chefen för generalstaben icke häremot hade något att erinra, låta utföra rundspåret till mindre längd. Nämnade föreskrifter skulle gälla jämväl beträffande de vid bestämmelsernas utförande redan elektrifierade eller under elektrifiering varande statsbanedelarna med undantag av bandelen Luleå—Vassijaure—gränsen mot Norge.

Med anmälan *dels* att vid den före utfärdandet av nyssberörda bestämmelser elektrifierade bandelen Stockholm—Göteborg funnes följande stationer, vid vilka mötesspår för erhållande av i bestämmelserna föreskriven mötesspårängd måste förlängas, nämligen Mölnbo, Stjärnhov, Sparreholm, Vingåker och Pålsboda, *dels ock* att chefen för generalstaben i avgivet yttrande i ärendet förklarar sig icke kunna medgiva anstånd med den föreskrivna förlängningen av mötesspår vid nämnda stationer med undantag för Sparreholm, där han ansett med förlängningen kunna tills vidare anstå, har nu *järnvägsstyrelsen* i skrivelse den 11 maj 1934 anhållit om Kungl. Maj:ts medgivande att för här ifrågasvarande spårförlängningar, betingande en kostnad av sammanlagt i runt tal 40,000 kronor, få taga i anspråk vid Malmölinjernas elektrifiering uppstående besparingar å för detta arbete lämnade anslag.

Riksräkenskapsverket har i utlåtande den 30 maj 1934 meddelat, att ämbetsverket icke funnit skäl till erinran mot järnvägsstyrelsens förslag.

Jag finner mig böra tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag, att medel ställas till förfogande för anordnande av här ifrågasvarande mötesspår.

Mot det för ändamålet beräknade beloppet, 40,000 kronor, har jag icke funnit något att erinra.

Beträffande sättet för beredande av tillgång till de sålunda erforderliga medlen vill jag framhålla följande.

Såsom närmare framgår av 1934 års statsverksproposition (utgifter för kapitalökning, bil. 4, punkt 20) hade kostnaderna för den av 1931 års riksdag beslutade elektrifieringen av statsbanelinjerna Järna—Norrköping—Malmö, Katrineholm—Åby, Örebro—Hallsberg—Mjölby, Falköping—Nässjö, Arlöf—Lomma och Malmö—Trälleborg, gemensamt benämnda Malmölinjerna, ursprungligen beräknats till 70 miljoner kronor, varav 53,700,000 kronor skulle utgå i form av kapitalökningsanslag. Enligt finansieringsplanen skulle för budgetåret 1933/1934 av kapitalökningsmedel erfordras ett belopp av 11,100,000 kronor. Emellertid ansågs detta belopp kunna minskas till 9 miljoner kronor, vilket innebar en besparing i förhållande till de tidigare beräknade kostnaderna av 2,100,000 kronor. I skrivelse den 23 september 1933 meddelade järnvägsstyrelsen, att styrelsen dämera beräknade den sammanlagda kostnaden för Malmölinjernas elektrifiering till 63½ miljoner kronor, vilket i förhållande till den beräknade kostnaden av 70 miljoner kronor innebar en totalbesparing av 6,500,000 kronor eller 4,400,000 kronor mer än nyssnämnda nedskärning av anslagsbeloppet för budgetåret 1933/1934. Då

ifrågavarande besparingar helt hänförde sig till arbeten att bekostas med kapitalökningsmedel, skulle alltså vid arbetenas avslutande en anslagsreservation å 4,400,000 kronor vara att påräkna.

Av detta belopp har redan största delen disponerats för annat ändamål. I enlighet med Kungl. Maj:ts under nyssberörda punkt gjorda framställning medgav nämligen 1934 års riksdag, att för elektrifiering av bandelarna Hässleholm—Veinge och Åstorp—Mölle finge av uppkommande besparingar å det i riksstaten för budgetåret 1933/1934 upptagna reservationsanslaget till elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl. linjer tagas i anspråk ett belopp av högst 4,300,000 kronor.

Av den utav järnvägsstyrelsen år 1933 beräknade besparingen å anslag till Malmölinjernas elektrifiering återstår sålunda för närvarande odisponerat ett belopp av minst (4,400,000 — 4,300,000) 100,000 kronor. I anslutning till järnvägsstyrelsens förslag, mot vilket riksräkenskapsverket icke haft något att erinra, finner jag mig böra tillstyrka, att härav ett belopp av högst 40,000 kronor må tagas i anspråk för anordnande av här förevarande mötesspår. Härför torde emellertid riksdagens medgivande vara erforderligt.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva

att för anordnande av mötesspår vid vissa stationer å stambanan Stockholm—Göteborg må av uppkommande besparingar å det i riksstaten för budgetåret 1933/1934 upptagna reservationsanslaget till elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl. linjer tagas i anspråk ett belopp av högst 40,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Hellenius.
