

N:o 77.

Ank. till Riksd. kansli den 26 april 1901, kl. 2 e. m.

Utlåtande, angående ej mindre vissa utaf Kongl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade jernvägar, än äfven en i anledning häraf inom Riksdagen väckt motion. (R. A.)

I.

På sätt i statsutskottets utlåtande n:o 38 redan blifvit omförmäldt, har Kongl. Maj:t uti den till Riksdagen aflåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behof föreslagit Riksdagen att, till utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Elfsjö och Huddinge samt mellan Tumba och Rönninge jernvägsstationer, för år 1902 anvisa 710,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 300,000 kronor.

Ang. utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Elfsjö och Huddinge samt mellan Tumba och Rönninge.

Uti en i anledning häraf inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 133) har herr *L. Eriksson* i Bäck hemställt, att Riksdagen måtte, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition angående anslag för år 1902 till utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Elfsjö och Huddinge samt mellan Tumba och Rönninge jernvägsstationer, anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta skyndsammast verkställa och för Riksdagen framlägga detaljerad utredning angående byggandet, helst på entreprenad, af en ny dubbel-spårig statsbana från den af jernvägsstyrelsen ifrågasatta broöfvergången vid Essingesundet förbi Hägersten och Fittja till den jemväl af jernvägsstyrelsen projekterade bron öfver Södertelje kanal vid slussen, samt för sådant ändamål ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag af 8,000 kronor, att förskottsvis under innevarande år utbetalas.

Af det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 11 sistlidne januari inhemtas, hurusom jernvägsstyrelsen i skrifvelse af den 30 november 1900 hos Kongl. Maj:t gjort framställning i förevarande ämne och dervid anfört följande.

För utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba jernvägsstationer har — yttrar styrelsen — 1900 års Riksdag beviljat af Kongl. Maj:t begärdt anslag, 900,000 kronor.

Af den motivering, som jernvägsstyrelsen i skrifvelse af den 16 december 1899 afgifvit för framställningen om berörda anslag, framginge — fortsätter styrelsen — att den för befrämjande redan under närmaste tiden af den allt jemt växande trafiken å vestra stambanan närmast Stockholm nödvändiga utläggningen af nämnda bana till dubbelbana kunde på sträckningen Elfsjö—Jerna utföras oberoende af de beslut, som framdeles blefve fattade i de betydelsefulla frågorna rörande såväl förändringar och nybyggnader vid stationerna och mellanliggande bandelar i och vid Stockholm som ock den ifrågasatta nya bananläggningen för förkortande af vägen från Stockholm till Malmö.

Anordnandet af delen Huddinge—Tumba af nyssomnämnda sträckning såsom dubbelbana kunde nu antagas blifva under loppet af år 1902 fullbordadt, och den mycket känbara bristen på tågmötesplats på det mellanliggande relativt långa stationsafståndet hade derigenom afhjelpats. Den nödvändiga fortsättningen af dubbelbananordnandet, som syntes böra omedelbart derefter ega rum, borde gifvetvis ansluta sig till den redan utförda dubbelbandelen, och detta icke allenast af det skäl, att någon tveksamhet om rätta läget för densamma å sträckningarna Elfsjö—Huddinge och Tumba—Rönninge icke kunde förefinnas, utan ock för beredande af den lättnad vid tågdirigerandet i sin helhet å stambanan närmast söder om Stockholm, som en dubbelbana i längre följd beredde. Då afståndet från Elfsjö till Huddinge vore 5,2 kilometer, från Huddinge till Tumba 9,8 kilometer och från Tumba till Rönninge 5,2 kilometer, blefve längden af den under arbete varande och de här ytterligare ifrågasatta dubbelbandelarna tillsammans 20,2 kilometer, räknadt mellan midten af respektive ändstationshusen.

Utförandet af detta dubbelbananordnande borde ock, likasom hittills utförda och ytterligare påbörjade arbeten af samma slag, ombesörjas af vederbörande banbefäl, enär ledningen af dessa arbeten icke lämpligen kunde skiljas från den tillsyn af det trafikerade jernvägsspåret, som under arbetstiden mera än eljest påfordrades. Förslaget till ifrågavarande dubbelbananordnande hade därför blifvit utbrutet från det sammanhängande förslag till nya och förändrade ban- och bangårdsanordningar från Salt-

skog till Tomtebodå m. m., som jernvägsstyrelsen hade under utarbetande och ärnade inom kort för Kongl. Maj:t framlägga; och syntes anslagen till dubbelbananordningarna böra utgå oberoende af dem, som för de mera omfattande anordningarna i och vid Stockholm kunde komma att beviljas.

Af de för nu omhandlade dubbelbananordningar mellan Elfsjö och Huddinge samt mellan Tumba och Rönninge upprättade och i särskildt band bifogade kostnadsförslag samt plan- och profiliritningar framginge, att för förstnämnda erfordrades ett belopp af 420,000 kronor och för sistnämnda 290,000 kronor. De utvidgningar, som i sammanhang med dubbelbananordnandet borde utföras å stationerna Huddinge, Tumba och Rönninge för att göra dessa stationer bättre lämpade för de ökade fordringarna å bekvämlighet och rymlighet, inginge icke i förenämnda summor, då dessa åtgärder vore i allt väsentligt oberoende af anordningarna å banan.

Hufvudposterna i kostnadsförslagen vore följande:

för bandelen *Elfsjö—Huddinge*:

jordområdets anskaffning	7,000 kronor
terrassering	219,400 »
konstarbeten (förlängning af broar, trummor, vägportar och vägbroar)	26,000 »
öfverbyggnad (med räler af 40,5 kg. per meter)	114,000 »
diverse kostnader	12,000 »
allmänna omkostnader	41,600 »
	<hr/>
	Summa 420,000 kronor

för bandelen *Tumba—Rönninge*:

jordområdets anskaffning	7,000 kronor
terrassering	106,400 »
konstarbeten (förlängning af en bro, en vägport samt trummor)	23,600 »
öfverbyggnad (med räler af 40,5 kg. vigt per meter)	111,600 »
diverse arbeten	12,000 »
allmänna omkostnader	29,400 »
	<hr/>
	Summa 290,000 kronor.

Afståndet mellan Elfsjö stations södra vaxel och Huddinge stations norra, vore liksom afståndet mellan Tumba stations vestra vaxel och Rönninge stations norra, 4,8 kilometer.

Kostnaderna per kilometer af bandelen Elfsjö—Huddinge hade sålunda beräknats till omkring 87,500 kronor och af bandelen Tumba—Rönninge till omkring 60,400 kronor. Till jämförelse härmed erinrade jernvägsstyrelsen om de motsvarande kostnader, som beräknats för de af Kongl. Maj:t och Riksdagen redan beslutade dubbelbananordningarna, nemligen:

- för bandelen Malmö—Lund omkring 23,400 kronor
- » bandelen Lund—Eslöf omkring 29,400 kronor samt
- » bandelen Huddinge—Tumba omkring 96,700 kronor,

allt per kilometer nytt spår. Den mycket brutna och bergiga terrängen å bandelarna på båda sidor om sistnämnda bandel gjorde naturligen de beräknade kostnadsbeloppen relativt till de sydsvenska dubbelbananordningarna höga, om de ock vid sidan af det för bandelen Huddinge—Tumba vore låga. Så omfattande arbeten som de å sistnämnda bandel förekommande tunnelsprängningarna inginge ej heller i föreliggande förslagen; men i likhet med hvad som egde rum å bandelen Huddinge—Tumba måste all erforderlig mark nu förvärfvas.

I ofvan berörda förslag till nya och förändrade ban- och bangårdsanordningar från Saltskog till Tomtebodas m. m., som jernvägsstyrelsen hade under utarbetande, komme ändring af vestra stambanans sträckning närmast Stockholm att ifrågasättas från en punkt, belägen 1,445 meter söder om Elfsjö stationshus midt. Att dubbelbanans framdragande till Elfsjö station detta oaktadt här begärdes, härledde sig uteslutande af nödvändigheten att kunna för pågående trafiken tillgodogöra sig dubbelbananordningen jemväl mellan Elfsjö och Huddinge så fort som möjligt och redan under den tid, de större anläggningarna för ändring af stambanans sträckning m. m. påginge. I det ofvan angifna kostnadsbeloppet — 420,000 kronor — för dubbelbananordningen Elfsjö—Huddinge inginge banans provisoriska anordnande från Elfsjö till nyss angifna punkt, 1,445 meter söder derom, med ett belopp af 120,000 kronor. Deraf vore 98,000 kronor att betrakta såsom omkostnader uteslutande för provisoriet, enär återstoden — 22,000 kronor — utgjorde värdet af öfverbyggnaden till det nya spåret, hvilken öfverbyggnad efter spårets uppbyggnad komme till godo för öfriga bananläggningar i Stockholms närhet.

För omhandlade arbetens påbörjande och bedrivande, i den mån arbetare och redskap blefve disponibla från pågående arbetena å ban-

delen Huddinge—Tumba, vore 300,000 kronor erforderliga redan under år 1901.

För egen del har departementschefen yttrat, att han till fullo instämde i jernvägsstyrelsens nu framlagda förslag och ansåge sig endast böra framhålla, att han, med hänsyn till det påvisade och allmänt erkända behofvet att så snart som möjligt erhålla dubbelspårordning mellan Elfsjö och Huddinge, icke vågade ifrågasätta att med denna anläggning skulle dröjas ända till dess vestra stambanans ifrågaställda nya ingång från Elfsjö till Stockholm kunde blifva färdig. Kostnaden för dubbelspåret å sträckan 1,445 meter närmast Elfsjö syntes departementschefen icke vara större, än att densamma kunde anses motsvaras af anordningens nytta under det flertal år, som måste förflöta, innan man tidigast kunde blifva färdig att trafikera den nya infartsvägen till hufvudstaden.

Till stöd för sitt yrkande har förenämnde motionär anført hufvudsakligen följande.

Det vore att märka, att den nuvarande jernvägssträckan mellan Stockholm och Saltskog byggdes för omkring 40 år sedan, då helt andra anspråk ställdes på bantågens hastighet och jernvägars trafikförmåga. Den lätta öfverbyggnad, de stora stigningar, de skarpa krökningar, som då tillätos, kunde icke längre anses lämpliga, i synnerhet der det gälde de stora, viktiga förbindelselederna, der de snabbaste tågen måste framföras. Bansträckan Stockholm—Saltskog, som krökte sig från hufvudriktningen i en stor bukt mot sydost och derigenom onödigt förlängde vägen, vore enligt motionärens mening i alla afseenden otidsenlig.

När frågan nu gälde att på den kontinentala routen mellan Stockholm och Trelleborg förbättra sträckan närmast Stockholm, der jemväl den lokala trafiken stälde stora anspråk, likasom man förut högst väsentligt förbättrat denna route i dess andra ände genom den nya, fullt modernt byggda, invid en föräldrad jernväg löpande banan Malmö—Trelleborg, borde man se saken i stort och förfara så, att man för de stora kostnader, som nedlades, erhöle något varaktigt bestående, som åtminstone under någon längre tid kunde motsvara trafikens växande behof.

Man förestälde sig lätt, att en sådan förbättring kunde bäst och billigast vinnas genom att anlägga allenast ett andra spår på ifrågavarande sträcka Stockholm—Saltskog jemsides med det nuvarande. Vore den nuvarande banan mellan Saltskog och Stockholm sådan som t. ex. sträckan mellan Lund och Malmö, lede det intet tvifvel, att trafikens växande behof bäst och billigast tillgodosåges genom anläggande af endast ett enda nytt, jemsides med det gamla löpande spår. Men då, såsom här vore

fallet, det gamla spåret, löpande genom en kuperad, bergig och af vattendrag sönderskuren terräng, betydligt afveke från den raka hufvudriktningen mellan ifrågakvarande punkter, då det på sina ställen krökte sig i skarpa kurvor och låge i långa, för en modern bana allt för svåra stigningar, då måste man fråga sig, om en verklig förbättring vunnnes genom att uppsöka detta gamla spår vid nya banans utförande. Det hade också visat sig, att man såväl på det under byggnad varande nya dubbelspåret Huddinge—Tumba som å de ifrågasatta nya sträckorna mellan Stockholm och Södertelje måste på flera ställen afvika från det gamla spåret och med slopande af det andra spåret bygga två helt och hållet nya spår. Derigenom icke blott upphäfdes de fördelar, man ville vinna med ett jemnsides löpande spår, utan nya olägenheter uppkomme. Så t. ex. blefve det nya dubbelspåret mellan Stockholm och Södertelje afsevärdt längre än det nuvarande och på samma gång krokigare och ojemnare. Särskildt vore att observera den svåra krök med 350 meters radie, som ifrågasattes för nya banans sträckning genom Södertelje stad, och de stigningar och lutningar, som måste tillgripas för att kunna leda nya banan mellan de lågt belägna punkterna vid Igelsta och Saltskog på den reglerade höjden af 31 meter öfver Södertelje kanal.

Då det sålunda visat sig — yttrar motionären vidare — att det af jernvägsstyrelsen ifrågasatta nya dubbelspåret från Stockholms centralstation öfver Essingeöarna förbi Elfsjö öfver slussen vid Södertelje till Saltskogs station blefve vid jemförelse med nuvarande bansträckan mellan nämnda ändpunkter längre och krokigare samt icke jemnare, och att den sålunda ur trafikteknisk synpunkt komme att utgöra en försämring af nuvarande banan och således medföra ökade trafikknastnader och ökad fartid samt en mot förlängningen svarande förhöjning af biljett- och fraktpriser, samt enär denna nya bandel komme att i hög grad besväras af lokaltrafiken från bland annat de enskilda banor, som skulle indragas å densamma till Stockholm via Elfsjö och i öfrigt kostnaderna för omförmälda nybyggnad utmed gamla banan stälde sig synnerligen höga, hölle motionären före, att Riksdagen icke borde anvisa anslag för nedläggande af nya kostnader för banbyggnader för statens räkning utmed denna sträcka, innan ytterligare utredning i saken vunnits. Härför talade ock, att man på enskildt initiativ utstakat och uppgjort plan för en ny, rakare, dubbelspårig jernvägslinie, utgående från den af jernvägsstyrelsen föreslagna bron öfver Essingesundet till den af jernvägsstyrelsen jemväl projekterade bron öfver slussen vid Södertelje förbi Hägersten och Fittja, hvilken linie skulle blifva betydligt kortare samt dessutom jemnare och

rakare än den af Kongl. Maj:t ifrågasatta banan från Stockholm öfver Elfsjö till Södertelje.

I betraktande af dessa förhållanden ansåge motionären klokheten och försigtigheten bjuda, att, innan ytterligare kostnader nedlades på förbättrande af den nuvarande jernvägslinien mellan Stockholm och Södertelje, saken vunne en allsidigare utredning. Genom bifall till Kongl. Maj:ts framställning fruktade motionären, att man bunde sig vid konsekvenser, som man sedan icke kunde komma ifrån och som för lång tid framåt omöjliggjorde en verklig och varaktig förbättring i kommunikationsförhållandena på denna landets med hänsyn till förbindelserna med utlandet och äfven med afseende å de lokala behofven viktigaste jernvägslinie.

Då Kongl. Maj:t till nästlidna års Riksdag gjorde framställning om anvisande af medel för utläggning af dubbelspår å bansträckan Huddinge—Tumba, fann utskottet med hänsyn till de svårigheter, som visat sig möta för besörjande af trafiken å stambanan närmast söder om Stockholm, det vara af verkligt behof påkalladt att med det snaraste vidtaga åtgärder för att verksamt underlätta anordnandet af denna trafik och förordade därför den gjorda framställningen, hvilken ock af Riksdagen bifölls. Enligt hvad jernvägsstyrelsen nu upplyst, beräknas dubbelspårsanordningen å nämnda jernvägssträcka blifva fullbordad under loppet af nästa år. Det stora antal tågmöten, som å detta dubbelspår kunna anordnas, och de nya möjligheter, som derigenom beredas för inläggande af flera tåg, innefatta så väsentliga fördelar för tågdirigeringen å bandelen Stockholm—Saltskog, att åtminstone tills vidare trafiken derå torde kunna på ett tillfredsställande sätt uppehållas utan ytterligare utläggning af dubbelspår. Särskilda skäl förefinnas ock, hvarför under närvarande förhållanden ej andra anläggningar än sådana, som befinnas vara oundgängligen nödvändiga och ej fåla uppskof, böra komma till utförande å nämnda bandel. Det har nemligen såväl i nu förevarande motion som ock från andra håll satts i fråga, huruvida den vestra stambanan lämpligen bör bibehållas vid sin nuvarande sträckning genom Södertörn, och denna fråga, som nära sammanhänger med förslaget angående omgestaltning af bangårdsanordningarna i och invid Stockholm, har ännu icke fått erforderlig utredning. Visserligen har jernvägsstyrelsen redan i den skrivelse af den 16 december 1899, hvaruti styrelsen hos Kongl. Maj:t gjorde framställning om anslag för utläggning af dubbelspår mellan Huddinge och Tumba, förklaradt den då pågående utredningen af berörda bangårdsfråga samt resultatet af utförda jernvägs-

undersökningar hafva med all säkerhet påvisat, att ändring af vestra stambanans sträckning närmast Stockholm i sammanhang med blifvande nya bangårdsanordningar derstädes icke kunde finnas erforderlig längre än mellan Stockholm och Elfsjö. Då emellertid Kongl. Maj:t under nästlidne mars månad tillsatt en komité för afgifvande af yttrande i anledning af jernvägsstyrelsens förslag till omgestaltning af bangårdsanordningarna i och invid Stockholm samt om vestra stambanans inledande till hufvudstaden, har Kongl. Maj:t tillika gifvit denna komité i uppdrag att taga under öfvervägande de uttalanden rörande annan sträckning af stambanan än den af jernvägsstyrelsen förutsatta, som förekommit ej mindre uti af chefen för generalstaben afgifna utlåtanden, än äfven uti den inom Riksdagen väckta motion, för hvars innehåll utskottet här ofvan redogjort; och hade komitén att, derest annat sätt för frågornas lösning än det af jernvägsstyrelsen föreslagna syntes komitén böra ifrågakomma, härom afgifva förslag. Vid sådant förhållande och då, enligt hvad utskottet ofvan anført, de dubbelspårsanordningar å bansträckorna Elfsjö—Huddinge och Tumba—Rönninge, som nu af Kongl. Maj:t föreslagits, åtminstone icke för den närmaste tiden kunna anses vara för trafikens besörjande oundgängligen nödvändiga, bör gifvetvis med dessa arbetens beslutande anstå i afvaktan på den utredning, hvarom Kongl. Maj:t nu föranstaltat.

På grund af hvad sålunda förekommit, hemställer utskottet:

- a) att Kongl. Maj:ts förevarande framställning icke må af Riksdagen bifallas; och
- b) att herr Erikssons ifrågavarande motion icke må till någon Riksdagens vidare åtgärd föranleda.

II.

*Ang. vissa
nya byggnader
och anlägg-
ningar vid
statens jern-
vägstrafik.*

I statsverkspropositionen har Kongl. Maj:t vidare föreslagit Riksdagen att för år 1902 anvisa å riksstatens sjetta hufvudtitel, till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik, 2,793,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,450,000 kronor.

I sitt utlåtande n:o 38 har statsutskottet till behandling förehaft denna Kongl. Maj:ts framställning utom i hvad den afser anvisande af medel för utförande af nedan nämnda byggnader och anläggningar, nemligen:

Vid Södertelje:

Uppförande af boställshus för stationsbetjente med 7 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare kronor 22,600: —

Enligt jernvägsstyrelsens den 30 november 1900 till Kongl. Maj:t aflåtna skrifvelse, som intagits uti det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden, hafva förberörda boställen afsetts för personal vid både Södertelje och Saltskogs stationer.

Vid Liljeholmen:

Inköp af en jernkontoret tillhörig byggnad och densammans inredande till boställshus för stationsbetjente med 4 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare » 13,000: —

Svårigheten att genom förhyrning anskaffa lämpliga och stationen närbelägna bostäder föranledde, enligt hvad jernvägsstyrelsen anfört, denna bostadsanordning.

Vid Stockholm södra:

Utvidgning af spårsystemet samt anläggning af ytterligare en lastkaj » 24,400: —

Det stora behof af ökad spårutrymme, som öfver allt i Stockholm gjorde sig gällande, fordrade vid södra stationen det snara utläggandet af flera lastnings- och lossningsspår med dertill hörande lastkaj.

Vid Stockholm Stadsgården:

Utvidgning af spårsystemet » 12,600: —

För tillgodogörande af Stockholms stads nyanordnade hamnkaj och hamnplan i Stadsgården kräfdes dervarande spårsystems utsträckning öfver den sistnämnda. Kostnaderna för nu närmast förestående spåransläggningar, som beräknats till 25,200 kronor, vore afsedd att gemensamt bestridas af statens jernvägar och staden enligt samma grunder för fördelningen, som vid föregående dylika anläggningar blifvit tillämpade.

Transport kronor 72,600: —

Transport kronor 72,600: —

Vid *Stockholm norra*:

Utvidgning af spårsystemet kronor 69,700: —

Bristen på tillräckligt spårutrymme vid Stockholms stationer gjorde sig i all synnerhet vid Stockholms norra station känbar, der antalet godsvagnar under senare tider ofta varit så stort, att nödig omväxling af sådana mellan de få lastnings- och lossningsspåren å ena sidan och uppställningsspåren å den andra endast med största svårighet och under hindrande tidsutdrägt kunnat ega rum. I den nu angifna kostnadssumman inginge öfverbyggnadsmateriel till ett belopp af omkring 25,200 kronor, hvilka materialier allt framgent vid bangårdens blifvande genomgripande ombyggnad komme till användning, hvarför kostnaden för den mera provisoriska spårutläggning, som nu ifrågasattes, egentligen inskränktes till 44,500 kronor.

Vid *Tomtebodas*:

Utvidgning af spårsystemet » 168,800: —

Den här ofvan omnämnda och begärda utvidgningen af spårsystemet vid Stockholms norra station, hvarigenom ökad antal lossnings- och lastningsspår derstädes skulle beredas, förutsatte, att vagnrangeringen i hufvudsak skedde vid Tomteboda, hvarför den för sistnämnda station begärda utvidgningen hufvudsakligen afsåge åstadkommandet af spårgrupper för rangering af godsvagnar. Beträffande härför erforderlig öfverbyggnadsmateriel med ett värde af omkring 101,200 kronor, gälde detsamma, som ofvan under Stockholm norra anförts, hvadan den direkta utgiften för de provisoriska anordningarna egentligen utgjorde 67,600 kronor.

Tillbyggnad af lokomotivstallet för beredande af ytterligare åtta stallrum » 160,000: —

Det ökade antalet lokomotiv, som måste uppställas

Transport kronor 471,100: —

Transport kronor 471,100: —
vid Stockholms stationer och särskildt vid Tomtebodas, fordrade anordnandet af flera stallrum.

Uppförande af boställshus för stationsbetjente med 6 lägenheter om 1 rum och kök jemte uthus och källare » 25,000: —

Uti denna byggnad skulle bostad beredas för stationsbetjente, som borde finnas bosatte i stationens närhet.

Vid *Norrtull*:

Utvidgning af spårsystemet » 36,000: —

I sammanhang med här ofvan omförmälda spårändringar och utvidgningar vid Stockholm norra och Tomtebodas stationer samt för att bereda bättre utrymmen vid dem hade det befunnits nödvändigt att utvidga Norrtulls station, dit då vissa sorters vagnslastgods skulle, till lättnad för norra stationen, kunna sändas. Dessa spårplaneringar påräknades blifva af mera permanent natur än förenämnda vid Stockholm norra och Tomteboda.

Vid *Värtan*:

Nedläggning af en 30 tons vagnvåg » 5,500: —

Denna vagnvåg vore behöflig för vägning af stenkolsvagnar, hvilka från dervarande upplag afsändas.

Vid *Hagalund*:

Anordnande af lastplats » 15,500: —

Efter upprepade petitioner om anordning vid redan befintliga hållplatsen Hagalund jemväl af lastplats för det hastigt tillväxande samhällets behof hade jernvägsstyrelsen ansett sig böra ifrågasätta anslag dertill. Terrängens beskaffenhet vid platsen medgafve emellertid endast anordnande af stickspår, och sådan anord-

Transport kronor 553,100: —

Transport kronor 553,100: —
ning jemte den lifliga trafiken mellan Stockholm och Jerfva medgåfve ej heller godstågen att der göra längre uppehåll å hufvudspåret för verkställande af behöfliga vagnomvexlingar, hvadan godstrafiken till och från lastplatsen skulle i regel ombesörjas genom separata tåg från Tomteboda.

Summa kronor 553,100: —

Enligt hvad af jernvägsstyrelsens förberörda skrifvelse inhemtas, äro vissa af dessa arbeten afsedda att redan under innevarande år komma till utförande, och belöper sig kostnaden härför till sammanlagdt 447,100 kronor, som enligt Kongl. Maj:ts framställning skulle förskottsvis af för Kongl. Maj:t tillgängliga medel utbetalas under detta år.

Sedan, på sätt under föregående punkt omnämnts, ett af jernvägsstyrelsen afgifvet förslag till omgestaltning af bangårdsanordningarna i och invid Stockholm samt af vestra stambanans inledande till hufvudstaden af Kongl. Maj:t hänskjutits till yttrande af en komité, som har att, derest annat sätt för frågornas lösning än det af jernvägsstyrelsen föreslagna synes komitén böra ifrågakomma, härom afgifva förslag, har statsrådet och chefen för civildepartementet från vederbörande afdelning inom jernvägsstyrelsen infordrat yttrande, huruvida ändring af styrelsens berörda förslag skulle kunna hafva inverkan på frågan om behöfligheten af de byggnader och anläggningar, som här ofvan omförmäls.

Enligt hvad departementschefen skrifligen meddelat statsutskottet, har till följd häraf t. f. chefen för jernvägsstyrelsens banafdelning i afgifven promemoria tillkännagifvit, att förändring i vestra stambanans sträckning närmast Stockholm skulle kunna hafva inflytande på behovet af de nya boställshus, som ifrågasatts vid Södertelje och Tomteboda.

Då med anledning häraf skäl syntes föreligga att låta med uppförande af samma boställshus tills vidare anstå, har departementschefen förklarat de derför afsedda beloppen, 22,600 kronor för boställshuset vid Södertelje och 25,000 kronor för det vid Tomteboda, för närvarande icke vara erforderliga; och har departementschefen tillika meddelat, att ifrågavarande boställshus icke varit afsedda att redan under innevarande år komma till utförande.

Efter detta meddelande torde det af Kongl. Maj:t äskade anslag, med afseende hvarå utskottet nu har att yttra sig, böra minskas med de beräknade kostnaderna af tillsammans 47,600 kronor för uppförande af boställshusen vid Södertelje och Tomteboda.

Beträffande de öfriga af Kongl. Maj:t föreslagna nya byggnader och anläggningar, hvarom nu är fråga, äro desamma visserligen delvis åtgärder af provisorisk natur, men då, enligt hvad jernvägsstyrelsen framhållit, samtliga dessa anordningar måste anses vara redan nu behöfliga för trafikens besörjande, har utskottet funnit giltiga skäl tillstyrka bifall till Kongl. Maj:ts framställning i denna del.

Utskottet hemställer därför,

att Kongl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen, till utförande af ofvan omförmälda nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik med undantag af de ifrågasatta boställshusen vid Södertelje och Tomteboda, för år 1902 å riksstatens sjetta hufvudtitel anvisar 505,500 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta af detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 447,100 kronor.

Stockholm den 26 april 1901.

På statsutskottets vägnar:

P. PEHRSON.
