

N:o 26.

Ank. till Riksd. kansli den 24 februari 1903, kl. 2 e. m.

Utlåtande, angående såväl Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar som ock inom Riksdagen väckta motioner i ämnet.

(R. A.)

l:o.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för år 1904 anvisa å riksstatens sjätte hufvudtitel, till *utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägstrafik*, 1,020,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta af detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 60,000 kronor. *Nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*

Vidare har uti en inom Andra Kammaren af herr *M. Andersson* i Löfhult väckt motion (n:o 94) föreslagits, att Riksdagen måtte besluta om anläggande af en järnvägsstation vid Hörda, mellan Vislanda och Liatorps stationer, samt därtill bevilja ett anslag af 38,400 kronor.

Af det vid statsverkspropositionen fogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilären den 12 nästlidna januari inhämtas, att det af Kungl. Maj:t äskade anslaget skulle, i enlighet med järnvägsstyrelsens i skrifvelse af den 26 november 1902 därom gjorda framställning, användas för följande ändamål:

I Distriktet.

Vid Liljeholmen:

Utvidgning af spårsystemet och anläggning af ytterligare en lastkaj..... 2,500 kr.

Enligt hvad järnvägsstyrelsen i sin berörda skrifvelse anført, kräfde den lokala godstrafiken ytterligare dessa spår- och kajanordningar.

Vid Tomtebodas:

Uppförande af boställshus med 1 rum och kök jämte uthus och källare 5,000 kr.

För skötseln af den för Tomtebodas stations behof nyanordnade pumpstationen vid Ulfundasjön erfordrades, att personal därstädes bostattes.

Uppförande af lokomotivstationsbyggnad, inrymmande lokomotivmästare-expedition, förrådsrum, dagrum, öfverliggningsrum samt bostad för lokomotivmästare..... 24,000 kr.

Då numera stallplatser finnes vid stationen för 31 lokomotiv, erfordrades äfven lokaler för den maskinpersonal, som för sin tjänstgöring skulle uppehålla sig därstädes.

Vid Värtan:

Uppförande af ett godsmagasin 1,500 kr.

Särskildt godsmagasin saknades vid stationen.

Uppförande af boställshus med 8 rum och 7 kök jämte uthus och källare 25,000 kr.

Huset vore afsedt för maskinafdelningens vid stationen placerade personal.

Vid *Tureberg, Väsby, Åland och Vittinge:*

Uppförande vid hvar och en af dessa stationer af boställshus med 1 rum och kök jämte uthus och källare 20,000 kr.

Bostäder i statens järnvägars hus finnes icke vid dessa stationer för all där tjänstgörande personal.

Vid *Uppsala:*

Tillbyggnad af godsmagasinet och dess expeditjonslokaler 14,000 kr.

Styckegodstrafiken vid stationen, som år 1896 utgjorde 4,546 ton, hade redan år 1900 ökats till 6,038 ton.

Vid *Morgongåfva:*

Uppförande af boställshus med 3 rum och 2 kök jämte uthus och källare 8,800 kr.

Två rum af stationsföreståndarens nuvarande lägenhet i stationshuset erfordrades för utvidgning af dettas allmänna lokaler, hvarför ny bostad för stationsföreståndaren och därjämte en sådan för en stationskarl borde uppföras.

Vid *Örebro:*

Uppförande vid centralverkstaden af lokaler för inrymmande af bleckslageri och pressenningtillverkning 36,500 kr.

Statens järnvägars nuvarande lokaler i Malmö för bleckslageri och pressenningtillverkning vore otillräckliga och otidsenliga. Utrymmena i desamma erfordrades äfven för andra Malmö-verkstadens ändamål. Ifrågasvarande fabrikationer borde vid sådant förhållande förflyttas till Örebro.

Vid *Örebro södra:*

Tillbyggnad af stationshuset 3,000 kr.

Tillbyggnaden vore afsedd inrymma särskild III klass väntsal. Vestibulen i stationshuset hade hittills användts jämväl såsom sådan.

Vid *Rönneshytta*:

Nedläggning af vagnvåg 5,500 kr.

Den lokala vagnslasttrafiken från närbelägna industriella verk kräfde våganordningen.

Vid *Godegård*:

Utvidgning af spårsystemet 2,400 kr.

Den lokala vagnslasttrafiken med anledning af ökad trävarurörelse kunde icke lämpligen besörjas med nuvarande spårplanordningar.

II Distriktet.

Vid *Lerum*:

Utvidgning af spårsystemet 2,600 kr.

Den lokala godstrafiken kräfde utläggandet af ytterligare ett vagnuppställningsspår.

Vid *Odensberg*:

Utvidgning af spårsystemet och tillbyggnad af godsmagasinet 2,500 kr.

Den lokala godstrafiken — här mestadels utgörande kalkafsändningar — kunde icke nöjaktigt besörjas med befintliga anordningar för densamma.

Vid *Sköfde*:

Utvidgning af stationsområdet, spårsystemet, stationshuset och plattformarna 85,000 kr.

Befintliga utrymmena vore otillräckliga för trafiken, som kunde väntas under närmaste tiden ökas i och med fullbordandet af den smalspåriga

järnvägen från Axvall. Den med begärda anslaget afsedda ombyggnaden borde lämpligen utföras i samband med de anläggningar inom stationen, som för Sköfde—Axvalls järnvägs inledande dit vore planlagda.

Vid *Moholm*:

Utvidgning af spårsystemet 2,500 kr.
Tågspåren vore för korta för numera förekommande tåglängder.

Vid *Laxå*:

Uppförande af oljekällare och förrådshus 13,000 kr.
Utrymmet för oljors förvarande vid distriktets hufvudförråd i Göteborg vore numera otillräckligt. Ett underförråd för vissa förbrukningsartiklar erfordrades i Laxå, särskildt med hänsyn till behofven å nordvästra stambanan.

Vid *Tibro*:

Utvidgning af spårsystemet och förlängning af godsmagasinet 4,000 kr.
Den lokala godstrafiken — här mest bestående af möbelförsändelser från kringboende hemslöjdare — kunde icke nöjaktigt besörjas med befintliga anordningarne för densamma.

Vid *Porla*:

Utvidgning af spårsystemet 1,600 kr.
Lastningsspåren vore otillräckliga för därstädes numera förekommande större timmertrafik.

Vid *Kil*:

Utvidgning af spårsystemet samt tillbyggnad af godsmagasinet och lastkajen 38,100 kr.
Förbättrade spårplaneringar nödvändiggjordes däraf, att numera ända till 8 tåg skola samtidigt expedieras å stationen. Stycke godstrafiken, som år 1896 utgjorde 507 ton, uppgick år 1901 till 975 ton. Den upprät-

tade planen för stationsutvidgningen beräknades kräfvä inalles 58,000 kr., hvaraf omkring 20,000 kr. skulle bestridas af Bergslagernas järnvägsaktiebolag.

III Distriktet.

Vid *Arlöf*:

Utvidgning af spårsystemet 3,200 kr.

Utdragningsspåret i stationens norra ända vore för kort för där förekommande vagnsväxlingar.

Vid *Åkarp*:

Utvidgning af spårsystemet samt anläggning af gårdsplan, plattformar och vägar 37,000 kr.

Samtliga dessa anläggningar stode i samband med uppförandet af nytt stationshus — hvartill extra anslag förut beviljats — då detta hus funnits böra förläggas på nyförvärfvadt område å bangårdens östra sida i stället för på den västra, där det gamla stationshuset vore beläget.

Vid *Liatorp*:

Utvidgning af spårsystemet samt inköp af mark till upplagsplats..... 10,500 kr.

Tågspåren vore för korta för numera förekommande tåglängder. De till upplag för virke, som skall vidare försändas å järnvägen, upplåttna platser inom stationsområdet erfordrade äfven utvidgning, som lämpligen borde ske i samband med de nya spårauordningarna.

Vid *Alfvesta*:

Uppförande af nytt stationshus jämte ny afträdesbyggnad 140,000 kr.

I sammanhang med den utvidgning af spårsystemet vid stationen, som nu utfördes med det af 1902 års Riksdag härför beviljade anslaget, måste — såsom redan i järnvägsstyrelsens framställning den 26 november 1901 rörande behöfvat af nämnda anslag omnämndes — nytt stationshus jämte ny afträdesbyggnad uppföras i stället för de nu befintliga, som icke längre

kunde användas för afsedda ändamål. De af dessa äldre byggnader upptagna platserna erfordrades ock för beredande af utrymmen för nya tågspår och plattformar.

Stationshuset, som vore afsedt att inrymma, förutom de för järnvägs- trafikens besörjande erforderliga allmänna lokaler, äfven bostäder för baningeniör och stationsinspektor, vore planlagdt så stort, att rum med tillsammans omkring 120 kvadratmeter golfyta skulle kunna tills vidare och intill dess de för något järnvägens behof blifva erforderliga, uthyras till postverket, som därom gjort framställning.

Vid *Gåfvetorp*:

Tillbyggnad af stationshuset..... 5,800 kr.

Resgodsrum saknades, liksom ock bostäder för tvenne stationsbetjante.

Vid *Moheda*:

Nedläggning af vagnvåg..... 3,200 kr.

Stationen saknade vagnvåg.

Vid *Lamhult*:

Inköp af mark till upplagsplats..... 2,400 kr.

De till upplag för virke, som skall vidare försändas å järnvägen, upplättna platserna inom stationsområdet vore otillräckliga.

Vid *Säfsjö*:

Utvidgning af spårsystemet 2,000 kr.

Tågspåren vore för korta för numera förekommande tåglängder.

Uppsättning af vattenkastare 8,000 kr.

Vattenkastaren erfordrades för att möjliggöra nedgående tågs vattentagning utan att genom uppehåll å hufvudspåret vid det i stationens norra ända belägna vattentornet förhindra öfrig tågtrafik.

Vid *Kimstad*:

Nedläggning af vagnvåg..... 5,200 kr.

Vid stationen finnes förut en vagnvåg, hvars bärighetsförmåga dock vore otillräcklig för vägning af numera till afsevärdt stort antal förekommande godsvagnar med 16 à 18 tons lastdrygheit.

Vid *Norrköping*:

Tillbyggnad af ilgodshuset..... 5,800 kr.

Den i ilgodshuset befintliga expeditionslokalen vore numera otillräcklig för den personal, som där måste tjänstgöra.

Vid *Norrhvidinge*:

Utvidgning af spårsystemet 6,000 kr.

Utvidgningen vore afsedd att bereda större spårutrymme för de rätt afsevärda belastningarne.

Vid *Svalöf*:

Tillbyggnad af godsmagasinet..... 2,000 kr.

Den lokala styckeagodstrafiken kräfde ökadt utrymme.

Vid *Axelvold*:

Uppförande af boställshus med 2 rum och 2 kök jämte uthus och källare 8,600 kr.

Bostad i statens järnvägars hus finnes endast för stationsföreståndaren.

Vid *Elkeby*:

Uppförande af boställshus med 4 rum och 4 kök jämte uthus och källare 16,500 kr.

Bostäder i statens järnvägars hus saknades för fyra vid stationen tjänstgörande betjante.

Vid *Helsingborgs ångfärjestation*:

Tillbyggnad af lokomotivstallet för beredande af platser för ytterligare 5 lokomotiv..... 24,000 kr.

Sedan all statens järnvägstrafik vid Helsingborg numera besörjdes vid statens ångfärjestation, stode de vid centralstationen förut tillgängliga lokomotivstallplatserna icke vidare till förfogande för statens järnvägars lokomotiv. Vid ångfärjestationen funnes hittills endast 5 sådana platser.

Vid *Ängelholm*:

Utvidgning af spårsystemet 18,400 kr.

Stationens spårutrymme för öfvernattande tåg och vagnar vore otillräckligt.

Uppsättande af vattenkastare 1,600 kr.

I lokomotivstallets närhet saknades vattenkastare, hvarför lokomotiv, som där intoge kol, nu måste ingå i stallet för att förnya sitt vattenförråd.

Vid *Höganäs Öfre*:

Tillbyggnad af stationshuset..... 13,000 kr.

Utrymmena i stationens expeditions- och resgodsrums vore otillräckliga, och stationsföreståndarens boställslägenhet vore liten och obekvämt.

Vid *Frillesås och Fjärås*:

Uppförande vid hvardera af dessa stationer af boställshus med 3 rum och 3 kök jämte uthus och källare 24,000 kr.

Bostäder i statens järnvägars hus saknades för 3 stycken stationsbetjände vid hvardera stationen.

Vid *Källered's hållplats*:

Uppförande af boställshus för platsvakt — inrymmande såväl expeditions- och väntrum — jämte afträdeshus, ekonomihus, källare och plattform 10,000 kr.

Trafiken vid denna hållplats vore af sådan omfattning, att förbättrade anordningar för densamma besörjande erfordrades. Den för sådant ändamål behöfliga marken hade interimsstyrelsen för Göteborgs och Bohus läns landstings och Göteborgs stads undervisningsanstalt för sinnesslöa barn å

Stretered tillförbundit sig att kostnadsfritt för statens järnvägar tillhandahålla.

Vid *Fässberg*:

Uppförande af boställshus med 5 rum och 5 kök jämte uthus och källare 20,000 kr.

Bostäder i statens järnvägars hus saknades för 5 stationsbetjante.

IV Distriktet.

Vid *Toretorps lastplats*:

Uppförande af boställshus med 1 rum och kök jämte uthus och källare 5,700 kr.

Lastplatsen förestodes nu af den å vidliggande bansträcka tjänstgörande banvakten. Särskild platsvakt borde emellertid där anställas, så snart bostad blifvit för sådan anordnad.

Vid *Kilafors*:

Nedläggning af vagnvåg 6,600 kr.

Vagnslastgodstrafiken för närliggande industriella anläggningar gjorde vagnvåg vid stationen behöflig.

Vid *Bollnäs*:

Uppförande af expeditjonslokal vid godsmagasinet 5,000 kr.

Den för godsexpeditionen hittills använda lokalen i stationshuset erfordrades numera för annat ändamål. Godsexpedieringen vid denna station borde ock lämpligen ske i lokal vid magasinet.

Uppförande af oljekällare..... 4,000 kr.

Källaren skulle inrymma oljeförrådet för distriktets sydligare del, som eljest skulle från Östersund fylla sitt behof. Transporterandet af de för nämnda del af distriktet behöfliga mängderna oljor komme genom föreslagna anordningar att afsevärdt förenklas.

Vid *Vallsta*:

Uppförande af boställshus med 2 rum och 1 kök jämte uthus och källare 8,000 kr.

Bostäder i statens järnvägars hus finnes för endast tre af där tjänstgörande fyra stationsbetjante. Den nya bostaden vore afsedd för stationsföreståndaren, hvars nuvarande vore otillräcklig.

Vid *Hudiksvall*:

Utvidgning af spårsystemet 2,500 kr.

Ytterligare ett spår erfordrades vid kollossningskajen för underlättande af vagnomsättningen därstädes.

Vid *Tallåsen*:

Tillbyggnad af stationshuset 9,400 kr.

Två rum af stationsföreståndarens nuvarande lägenhet i stationshuset erfordrades för utvidgning af dettas allmänna lokaler, hvarför erforderliga nya utrymmen borde genom tillbyggnad beredas såväl för kompletterande af nyssomnämnda lägenhet som ock för beredande af bostad åt en stationskarl.

Vid *Dockmyr*:

Utvidgning af spårsystemet 3,200 kr.

Utvidgningen skulle tillgodose behofvet af särskildt spår för lastning och lossning af styckegods och annat vagnslastgods än kol.

V Distriktet.

Vid *Boden*:

Uppförande af tvättstuga 2,100 kr.

Tvättstugan vore afsedd för samtliga de i betjäningshusen vid stationens södra ända inrymda stationsbetjantes behof.

Uppförande af staket omkring verkstaden 5,000 kr.

Verkstadsområdet saknade nu inhägnad mot bangården.

Vid *Kiruna*:

Uppförande af restaurationsbyggnad, innehållande jämväl rum för resande 60,000 kr.

Den blifvande persontrafiken å bandelen Gellivare—Riksgränsen måste, på grund af den omfattning den redan ägde och enligt hvad från resebyråer och andra håll försports beträffande turisttrafik, förväntas erhålla en icke oafsevärd omfattning i all synnerhet under sommarmånaderna, och erforderliga anordningar för tillgodoseendet af de resandes behof af föda och husrum kunde alltså icke undvaras. Vid den 271 km. långa järnvägslinjen från Gellivare till Narvik funnes inom järnvägsområdet för närvarande icke någon restauration eller något hotell för resande. Utanför samma område funnes visserligen ett Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag tillhörigt, för dess eget behof af gästrum m. m. vid Kiruna anordnadt hotell med restauration, hvars belägenhet på omkring tio minuters afstånd från järnvägens därvarande stationshus dock gjorde detsamma i och för sig mindre lämpligt såsom järnvägsrestauration, hvartill komme, att redan nu hotellrummen i detsamma oftast vore fullt besatta.

Järnvägsstyrelsen hade med anledning häraf genom tillkännagifvanden i allmänna tidningarne sökt intressera den enskilda företagsamheten för uppförandet vid stationen af hotell- och restaurationsbyggnad å lämplig plats, som styrelsen för ändamålet skulle upplåta, men hade något aftal i sådant syfte icke kunnat träffas. Under hand sedermera gjorda försök i samma riktning hade ej heller medfört önskad resultat. Och sannolikt torde ovissheten om huru ett företag af ifrågavarande art på angifna plats kunde komma att äfven under vintern bära sig för ännu en tid bortåt afhålla enskilde från att binda så stort kapital därstädes, som för lämplig byggnads uppförande måste disponeras. Det syntes då styrelsen icke kunna undvikas, att staten såsom ägare af järnvägen Gellivare—Riksgränsen uppförde den erforderliga byggnaden och sålunda möjliggjorde för enskilde att, utan större kapitalplacering, där bedrifva den restaurations- och hotellrörelse, som för de resandes tillgodoseende vore oafvisligen nödvändig, och att staten vidtog denna åtgärd oberoende af de i den 2 juli 1898 mellan staten och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag upprättade kontrakt om banans trafikering gifna bestämmelser angående det i järnvägsanläggningen mellan Gellivare och Riksgränsen

nedlagda kapitalets förräntande och amorterande, då för sagda bolags ändamål och intressen omhandlade byggnad måste vara främmande.

Med hänsyn till behovet af att byggnadsarbetet komme till utförande så skyndsamt som möjligen ske kunde, hade styrelsen hemställt, att de erforderliga anslagsmedlen måtte redan under år 1903 ställas till styrelsens förfogande.

Åtgärder till möjliggörandet af de upprättade transportplanernas för arméns strategiska uppmarsch bringande till utförande..... 12,000 kr.

Sedan erforderliga sliprar, räler med tillbehör, spårväxlar och fasta signaler till spår vid vissa militärtågmötesplatser vid statens järnvägar blifvit med användandet af det af 1900 års Riksdag härtill beviljade extra anslag anskaffade och å respektive platser upplagda, hade chefen för generalstaben i skrifvelse den 21 sistlidne augusti hos järnvägsstyrelsen framhållit behovet af tågmotesspårrens utläggande redan nu. Utförandet af detta arbete hade beräknats kräfva angifna beloppet.

Fullföljande af anordningar för växelförregling och förbättrade signalapparater vid stationer..... 150,000 kr.

Af statsbanornas 525 stationer, mötes- och lastplatser vore för närvarande 124 stycken försedda med växelförreglings- och signalsäkerhetsanordningar, däraf 100 vore af utländsk och 24 af inhemsk tillverkning.

Diverse arbeten..... 81,800 kr.

I betraktande af statsbanenätets och trafikens utveckling måste det anses vara af nöden att för diverse arbeten hafva erforderliga medel tillgängliga för tillgodoseendet af sådana behof, som icke kunde längre tid i förväg förutses, men dock måste utan uppskof fyllas.

Hvad angår det i ofvan nämnda motion framställda förslaget om anläggande af en järnvägsstation å västra stambanan vid Hörda mellan Vislanda och Liatorps stationer, har i motionen upplysts, att kommunalstämmorna i några socknar inom Kronobergs län genom kommitterade gjort ansökan hos järnvägsstyrelsen om berörda nya stationsanläggning, men att järnvägsstyrelsen efter verkställd undersökning icke funnit skäl att till Kungl.

Maj:t ingå med begäran om framställning till Riksdagen om beviljande af anslag för detta ändamål. Då ifrågavarande förslag sålunda redan hos järnvägsstyrelsen undergått sakkunnig pröfning, men befunnits icke böra till vidare åtgärd föranleda, anser sig utskottet icke hafva anledning tillstyrka, att Riksdagen till den väckta motionen lämnar bifall.

Kungl. Maj:ts förevarande framställning har icke gifvit anledning till någon erinran från utskottets sida; och får utskottet därför hemställa,

a) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag, må för år 1904 anvisa å riksstatens sjätte hufvudtitel, till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägstrafik, 1,020,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta af detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 60,000 kronor;

b) att herr Anderssons ifrågavarande motion icke må vinna Riksdagens bifall.

2:o.

*Utläggning
af ytterligare
ett järnvägs-
spår mellan
Eslöfs och
Hessleholms
stationer.*

Kungl. Maj:t har vidare i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen att för år 1904 anvisa å riksstatens sjätte hufvudtitel, för *utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Eslöfs och Hessleholms järnvägsstationer*, ett belopp af 500,000 kronor.

Till utförande af nämnda anordning, hvarför den totala kostnaden beräknats till 1,585,000 kronor, har nästlidna års Riksdag för år 1903 anvisat 500,000 kronor. I enlighet med den arbetsplan, som för 1902 års Riksdag framlades, är det af Kungl. Maj:t nu äskade beloppet erforderligt för arbetenas bedrivande under nästkommande år.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen må, för utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Eslöfs och Hessleholms järnvägsstationer, å riksstatens sjätte hufvudtitel för år 1904 anvisa 500,000 kronor.

3:o.

Vidare har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för år 1904 anvisa å riksstatens sjätte hufvudtitel, till *utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Tumba och Rönninge järnvägsstationer*, 290,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under inuevarande år af tillgängliga medel utanordna detta belopp.

Utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Tumba och Rönninge järnvägsstationer.

Uti en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 74) har herr *A. Hedin* hemställt, att Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning icke måtte vinna Riksdagens bifall.

Beträffande Kungl. Maj:ts förevarande förslag innehåller statsrådsprotokollet följande:

»Till 1901 års Riksdag behagade Eders Kungl. Maj:t göra framställning om anvisande för år 1902 af 710,000 kronor till utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Älfsjö och Huddinge samt mellan Tumba och Rönninge järnvägsstationer. Uti underdånig skrifvelse den 30 november 1900 med hemställan om proposition till Riksdagen angående anslag för år 1902 till nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar hade järnvägsstyrelsen i denna del erinrat, att 1900 års Riksdag för utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Huddinge och Tumba beviljat ett anslag å 900,000 kronor. Af den motivering, som järnvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 16 december 1899 afgifvit för framställningen om berörda anslag, hade framgått, bland annat, att den för befrämjande redan under närmaste tiden af den allt jämt växande trafiken å västra stambanan närmast Stockholm nödvändiga utläggningen af nämnda bana till dubbelbana kunde på sträckningen Älfsjö—Järna 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 nyss omnämnda sträckning såsom dubbelbana kunde antagas blifva under loppet af år 1902 fullbordadt, och den mycket kända bristen på tågmötesplats på det mellanliggande relativt långa stationsafståndet hade därigenom afhjälpts. Den nödvändiga fortsättningen af dubbelbananordnandet, som syntes böra omedelbart därefter äga 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 Älfsjö—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 dubbelbaua i längre följd beredde. Då afståndet från Älfsjö 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 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 järnvägsspåret, 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 Saltskog till Tomtebodas m. m., som järnvägsstyrelsen hade under utarbetande och inom kort ärnade för Eders Kungl. 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.

Eders Kungl. Maj:ts ofvanberörda framställning blef emellertid icke af Riksdagen bifallen. Vid meddelande af sitt beslut härom yttrade Riksdagen, att särskilda skäl förefunnes, hvarför under dåvarande förhållanden ej andra anläggningar än sådana, som befunnes vara oundgängligen nödvändiga och ej tålde uppskof, borde komma till utförande å nämnda bandel. Det hade nämligen såväl uti en inom Riksdagen väckt motion som ock från andra håll satts i fråga, huruvida västra stambanan lämpligen borde bibehållas vid sin nuvarande sträckning genom Södertörn, och denna fråga, som nära sammanhänge med förslaget angående omgestaltning af bangårdsanordningarna i och invid Stockholm, hade ännu icke fått erforderlig utredning. Visserligen hade järnvägsstyrelsen i sin berörda skrifvelse af den 16 december 1899 förklarat den då pågående utredningen af berörda bangårdsfråga samt resultatet af utförda järnvägsundersökningar hafva med all säkerhet påvisat, att ändring af västra stambanans sträckning närmast Stockholm i sammanhang med blifvande nya bangårdsanordningar därstädes icke kunde finnas erforderlig längre än mellan Stockholm och Älfsjö. Då emellertid Eders Kungl. Maj:t under mars månad 1901 tillsatt en kommitté för afgifvande af yttrande i anledning af järnvägssty-

relsens förslag till omgestaltning af bangårdsanordningarna i och invid Stockholm samt om västra stambanans inledande till hufvudstaden, hade Eders Kungl. Maj:t tillika gifvit denna kommitté i uppdrag att taga under öfvervägande de uttalanden rörande annan sträckning af stambanan än den af järnvägsstyrelsen förutsatta, som förekommit ej mindre uti af chefen för generalstaben afgifna utlåtanden än äfven uti förberörda inom Riksdagen väckta motion; och hade kommittén att, därest annat sätt för frågornas lösning än det af järnvägsstyrelsen föreslagna syntes kommittén böra ifrågakomma, härom afgifva förslag. Vid sådant förhållande, och då, med hänsyn till de väsentliga fördelar för tågdirigeringen å bandelen Stockholm—Saltskog, som genom dubbelspåret Huddinge—Tumba vunnes, de dubbelspårordningar å bansträckorna Älfsjö—Huddinge och Tumba—Rönninge, som af Eders Kungl. Maj:t föreslagits, åtminstone icke för den närmaste tiden kunde anses vara för trafikens besörjande oundgängligen nödvändiga, borde gifvetvis med dessa arbetens beslutande anstå i afvaktan på den utredning, hvarom Eders Kungl. Maj:t föranstaltat.

Med sin förut omförmälda underdåniga skrifvelse den 26 november 1902 har järnvägsstyrelsen öfverlämnat transsumt af protokollet vid sammanträde med 1901 års bangårdskommitté i Stockholm den 27 oktober 1902, hvaraf framgår, att, beträffande frågan, huru långt söderut dubbelspår borde utläggas utefter nuvarande banan, inom kommittén framhållits, att, då svängbron (öfver Södertälje kanal) under alla förhållanden måste bibehållas enkelspårig, någon synnerlig förmån för trafiken icke skulle vinnas med dubbelspårs utläggande mellan Igelsta och Saltskog, åtminstone icke utan att växelstationer anlades vid bron. Om dubbelspår utlades å den jämförelsevis korta sträckan mellan Rönninge och Igelsta, skulle banans trafikerande visserligen underlättas, men därigenom skulle nödvändiggöras betydliga kostnader för förändring af Igelsta hållplats till fullständig station, hvilka kostnader med dubbelspårets fortsättande vidare söderut skulle vara bortkastade. För banans trafikerande skulle det tills vidare kunna vara tillfyllestgörande, om dubbelspår utlades till Rönninge. I anledning af hvad sålunda förekommit hade kommittén beslutit att tillstyrka, det dubbelspårs utläggande å linjen mellan Tumba och Rönninge, såsom under alla förhållanden oomtvistlig, måtte verkställas, så snart ske kunde.

Med anledning däraf har äfven järnvägsstyrelsen nu förnyat sin år 1900 gjorda framställning i afseende å dubbelbananordning mellan Tumba och Rönninge under hänvisning till sistnämnda underdåniga skrifvelse bilagda plan- och profilritningar samt kostnadsförslag, angående hvilka sty-

relsen ur sin underdåniga skrifvelse den 30 november 1900 återgifvit följande:

Hufvudposterna i kostnadsförslaget äro:

jordområdets anskaffning	7,000 kr.
terrassering	106,400 »
konstarbeten (förlängning af en bro, en vägport samt trum- mor)	23,600 »
öfverbyggnad (med räler af 40,5 kg. vikt pr meter)	111,600 »
diverse arbeten	12,000 »
allmänna omkostnader	29,400 »
	summa 290,000 kr.

Afståndet mellan Tumba stations västra växel och Rönninge stations norra är 4,8 kilometer.

Kostnaderna pr kilometer af bandelen Tumba—Rönninge hafva sålunda beräknats till omkring 60,400 kronor.

Efter hvad järnvägsstyrelsen meddelar, ingå icke i ofvanstående kostnadssummor några kostnader för utvidgning af Rönninge station för att göra densamma bättre lämpad för de ökade fordringarna å bekvämlighet och rymlighet, enär sådan åtgärd vore i allt väsentligt oberoende af anordningarna å banan.

Slutligen har järnvägsstyrelsen i fråga om dubbelspårsanordnandet mellan Tumba och Rönninge påpekat, att arbetena å detsamma med användande af nu från dubbelspårsanordnandet mellan Huddinge och Tumba ledig arbetsmateriel borde redan under år 1903 i hufvudsakliga delar utföras, hvadan ock det begärda anslaget, 290,000 kronor, vore under sagda år erforderligt.»

Efter att hafva meddelat denna redogörelse i ärendet har föredragande departementschefen anført, att den betänklighet, som år 1901 afhöll Riksdagen från att då tillgodose det allmänt erkända behovet att erhålla dubbelspårsanordning mellan Tumba och Rönninge, genom den inom 1901 års bangårdskommitté gjorda utredning numera kunde anses vara undanröjd; och då departementschefen, lika med järnvägsstyrelsen, ansåge det vara af stor vikt, att denna spårsanordning snarast möjligt blefve utförd, har han hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till Riksdagen göra den framställning, som här ofvan meddelats.

Till stöd för sitt afslagsyrkande har herr Hedin åberopat hvad 1901 års Riksdag i sin här ofvan meddelade skrifvelse i ämnet anført. Inneböörden af denna skrifvelse vore — yttrar motionären — att Riksdagen icke ville för fortsättande af dubbelspårsbyggande genom Södertörn bevilja medel, förrän Riksdagen finge se en fullständig och jämförande utredning om de olika sträckningar för stambanan söderut från Stockholm, som satts i fråga. Då en sådan utredning nu icke blifvit framlagd, syntes det motionären ej vara i sin ordning att bevilja det för ifrågavarande ändamål äskade anslaget.

Euligt hvad utskottet inhämtat, hafva med auledning af framställda förslag rörande ny ingångslinje för den söderifrån till Stockholm inkommande statsbanan för 1901 års bangårdskommittés räkning verkstälts undersökningar och uppgjorts kostnadsberäkningar för anläggande af dubbelspårig statsbana å bland andra följande linjer:

A.) linjer med afvikningspunkt från västra stambanan vid Gnesta:

1) Gnesta—Linasundet—Ekerön—Lofön—Hufvudsta—Stockholm (Mälarölinje);

2) Gnesta—Södertälje—Ekerön—Lofön—Hufvudsta—Stockholm (Mälarölinje);

3) Gnesta—Södertälje—Vårby—Hägersten—Essingeöarna—Stockholm (Vårbylinje);

4) Gnesta—Södertälje—Vårby—Stensborg—Essingeöarna—Stockholm (Vårbylinje).

B.) linjer med afvikningspunkt från västra stambanan vid Saltskog:

5) Saltskog—Södertälje—Ekerön—Lofön—Hufvudsta—Stockholm (Mälarölinje);

6) Saltskog—Södertälje—Vårby—Hägersten—Essingeöarna—Stockholm (Vårbylinje);

7) Saltskog—Södertälje—Vårby—Stensborg—Essingeöarna—Stockholm (Vårbylinje).

I en till utskottet från kommittén öfverlämnad promemoria meddelas närmare upplysningar om de ifrågasatta olika linjernas längd och kostnad, deras lutnings- och krökningsförhållanden m. m.; och innehåller promemorian slutligen följande redogörelse för frågans behandling inom kommittén:

»Frågan om de föreslagna särskilda ingångslinjerna för västra stambanan till Stockholm har förekommit å åtskilliga kommitténs sammanträden.

Därvid har i fråga om *förslaget, att afvikning från nuvarande statsbanan skulle ske redan vid Gnesta*, framhållits, hurusom, då vägförkortningen endast vore jämförelsevis obetydlig samt banan fördes genom föga bebyggda trakter, så att någon nämnvärd ny trafik icke skulle förvärfvas, anläggningen betingades endast från militär synpunkt. Anläggningskostnaden skulle emellertid blifva högst afsevärd, hvartill skulle komma, att, då förutvarande banan fortfarande måste trafikeras, trafikomkostnaderna i sin helhet skulle högst väsentligt ökas. Slutligen har också påpekats, att, om såsom utgångspunkt för den ifrågasatta nya järnvägen till Norrköping valdes icke Gnesta, utan, såsom jämväl föreslagits, Järna, dubbelspår utefter västra stambanan väl icke någonsin kunde tänkas behöfligt längre än till sistnämnda station.

Beträffande anläggningen af en *Vårbylinje* har inom kommittén anförts, bland annat, *att* en sådan linje, som från militär synpunkt icke erbjöde något egentligt företräde framför nuvarande banlinjen, skulle medföra högst väsentliga anläggningskostnader, *att* den nya linjen, som skulle komma att draga en del af nuvarande banans trafik från densamma, icke skulle ledas genom sådana trakter af landet, att något mera afsevärdt nytt trafikområde därigenom skulle förvärfvas, hvadan alltså, då förutvarande banan fortfarande måste trafikeras, omkostnaderna i sin helhet för banornas underhåll och drift skulle afsevärdt ökas; samt *att*, om banan leddes öfver Hägersten, man icke skulle kunna erhålla vare sig så fördelaktig plats för rangeringsstation eller så lämplig infartsled till Stockholm, som om banan leddes från Älfsjö öfver Stensborg.

Hvad slutligen angår de föreslagna *Mälarölinjerna*, har emot anläggningen af en sådan linje i fråga om byggnadskostnader samt de ökade kostnaderna för underhåll och drift inom kommittén yttrats ungefärligen detsamma, som här ofvan rörande anläggandet af en Vårbylinje har angifvits.

En Mälarölinje förutsatte med nödvändighet sammanbindningsbanan såsom fortfarande trafikerad. Komme en sådan linje till stånd, skulle trafiken å sammanbindningsbanan fortfarande blifva så betydande, att det med anläggandet af ny ingångslinje för västra stambanan till Stockholm i främsta rummet afsedda målet, nämligen undanröjande af det hinder för sjöfarten, som sammanbindningsbanan för närvarande utgjorde, knappast skulle kunna anses vunnet. Denna med Mälarölinjen förenade olägenhet skulle

ännu mer framträda, om den trafiktillökning toges med i beräkningen, som skulle uppstå, sedan Stockholm—Nynäs järnväg öppnats för allmän trafik, och om den ifrågasatta järnvägen till Dalarö komme till utförande. Med en Mälärolinje vore vidare åtskilliga olägenheter och svårigheter i trafikhänseende förenade, och genom en sådan linje skulle omöjligen kunna erhållas den lätta och bekväma godsöfverföring, som en linje öfver Essingeöarna skulle medföra. För tillfredsställe af de militära krafven vore slutligen ingalunda erforderligt, att en bana anlades af den dyrbara beskaffenhet, som vore nödvändig för den nu ifrågasatta, utan vore för sådant ändamål en enkelspårig bana af samma konstruktion som de enskilda järnvägarna i allmänhet fullt tillräcklig. Och möjligheten att en sådan bana genom enskild företagsamhet skulle komma till stånd vore ingalunda utesluten.»

Den jämförande utredning, bangårdskommittén sålunda lämnat rörande de ifrågasatta olika sträckningarna för statsbanan närmast söder om Stockholm, synes utskottet gifva ytterligare stöd för den mening, kommittén på i statsrådsprotokollet angifna skäl uttalat, nämligen att dubbelspårs utläggande å linjen mellan Tumba och Rönninge såsom under alla förhållanden oomtvistligt bör verkställas så snart ske kan. På grund häraf får utskottet hemställa,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med afslag å herr Hedins i ämnet väckta motion, må för år 1904 anvisa å riksstatens sjätte hufvudtitel, till utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Tumba och Rönninge järnvägsstationer, 290,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna detta belopp.

Stockholm den 24 februari 1903.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

Reservation

vid *punkten 3:o* (angående utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Tumba och Rönninge järnvägsstationer):

af herrar *D. Persson* och *L. Eriksson*, hvilka ansett, att utskottet bort hemställa,

att Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning icke må vinna Riksdagens bifall.
