

Nr 16.

Ankom till riksdagens kansli den 27 juni 1914 kl. 12 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar angående vissa utgifter för kapitalökning i avseende å post- och telegrafverken samt statens järnvägar jämte i ämnet väckta motioner.
(4:e avd.)

A. Postverket.

1:o). Av förra riksdagen innevarande år ha för år 1915 anvisats följande anslag till utgifter för kapitalökning under postverket, nämligen

1. för inköp av inventarier för postverkets behov 300,000 kronor;
2. till uppförande å den ännu icke för centralpostkontoret i Stockholm disponerade delen av postverkets tomt inom kvarteret Riddaren i Stockholm, efter rivning av därå uppförda byggnader, av en tillbyggnad samt för vidtagande i sammanhang därmed av vissa förändringar å den nuvarande posthusbyggnaden i samma kvarter 60,000 kronor;
3. till inköp av vissa tomter i Uddevalla samt uppförande därå av posthusbyggnad, inrymmande jämväl lokaler för telegrafverkets behov, 115,000 kronor; samt
4. till uppförande å den postverket tillhöriga tomten i Norrköping av ny posthusbyggnad, inrym-

mande jämväl lokaler för riksbankens behov, 200,000 kronor;

hvarom utskottet velat härigenom

erinra.

Nytt central-
posthus i
Göteborg.

[1.]*

2:o) I den till riksdagen den 18 maj 1914 avlätna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov har Kungl. Maj:t under titel »utgifter för kapitalökning, statens affärsverksamhet», beträffande postverket föreslagit riksdagen *dels* medgiva, att för postverkets räkning må inköpas ett område om 5,583,1 kvadratmeter av tomten nr 67 A i Göteborgs stads tolfte rote för en köpeskilling ej överstigande 711,304 kronor 31 öre; *dels ock* för inköp av sagda område för år 1915 anvisa ett anslag av 250,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 3—15 i det vid statsverkspropositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning» fogade statsrådsprotokollet över civilärenden den 14 maj 1914, till vilket utskottet tillåter sig hänvisa.

Utskottets
yttrande.

Den av Kungl. Maj:t till inköp föreslagna tomten är avsedd för uppförande av nytt centralposthus i Göteborg. Av den förebragta utredningen synes otvivelaktigt framgå, att lokalerna för huvudpostkontoret i Göteborg äro otillräckliga och kräva en avsevärd tillökning. Att härför erfordras en helt ny byggnad synes ävenledes vara till fullo ådagalagt. Och då den nuvarande posthustomten icke med fördel lärer kunna användas för uppförande av nytt posthus, torde ingen annan lösning stå till buds än att inköpa annan tomt, å vilken ny posthusbyggnad kan uppföras.

Den nu till inköp föreslagna tomten synes utskottet vara för det därmed avsedda ändamålet välbelägen. De fördelar, som äro förenade med tomtens nära grannskap till huvudbangården, komma visserligen att minskas vid en framtida förändring av bangårdsförhållandena i Göteborg. Men då det ej torde vara möjligt att uppskjuta lösningen av posthusfrågan till dess jämväl bangårdsfrågan blivit avgjord samt i allt fall den plats, dit centralbangården med största sannolikhet kommer att flyttas, torde ligga alltför långt från stadens affärscentrum, för att centralpostkontoret lämpligen skulle kunna förläggas till eller i närheten av denna plats, anser utskottet, att hänsynen till frågan om bangårdens framtida förläggning icke bör få utgöra hinder för den nu föreliggande

*) Hänvisar till punkt i Kungl. Maj:ts proposition nr 1 den 18 maj 1914.

frågans avgörande. För det fall att förflyttning av huvudbangården i Göteborg framdeles kommer att ske och därest — såsom generalpoststyrelsen ställt i utsikt — på grund därav särskilt bangårdspostkontor kan komma att erfordras, synes det utskottet böra tagas under övervägande, huruvida icke dylikt kontor kan inrymmas i den blivande järnvägsstationsbyggnaden.

Mot den kontrakterade köpeskillingen har utskottet intet att erinra. Beträffande grundförhållandena å den ifrågakommande tomten har utskottet från generalpoststyrelsen erhållit meddelande, att styrelsen låtit verkställa omfattande undersökningar, vilka givit till resultat, att grunden måste anses vara medelgod efter förhållandena i Göteborg samt att grundens beskaffenhet icke lägger hinder i vägen för uppförandet av en byggnad utav de dimensioner, som i detta fall kunna ifrågakomma.

Ehuruvel något förslag till tomtens bebyggande ännu ej föreligger, vill utskottet redan nu, vidkommande disponerandet av det utrymme i det blivande posthuset, vilket till en början icke kan bliva behöfligt för postverkets eget behov, uttala, att det av flera vägande skäl synes vara mindre lämpligt att, såsom blivit ifrågasatt, upplåta dessa lokaler för hotellrörelse. Däremot förefaller det utskottet lämpligare att, såsom redan med fördel tillämpats i avseende å centralposthuset i Malmö och såsom jämväl avsetts i fråga om posthusbyggnaden i Norrköping, uthyra de tills vidare för poströrelsen obehöfliga lokalerna för affärsändamål.

Då Kungl. Maj:ts framställning i övrigt icke föranlett någon erinran från utskottets sida, får utskottet hemställa,

att riksdagen må

a) medgiva, att för postverkets räkning må inköpas ett område om 5,583,1 kvadratmeter av tomten nr 67 A i Göteborgs stads tolfte rote för en köpeskillning, ej överstigande 711,304 kronor 31 öre;

b) för inköp av sagda område för år 1915 anvisa ett anslag av 250,000 kronor.

B. Telegrafverket.

3:o) Förra riksdagen innevarande år har för år 1915

1. till inköp och bebyggande av fastigheter för telegrafverkets räkning anvisat ett anslag av 400,000 kronor;

2. för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende anvisat ett anslag av 4,650,000 kronor; samt

3. till anordnande av telefonförbindelse mellan Gottland och fastlandet anvisat ett belopp av 150,000 kronor;

varom utskottet velat härigenom

erinra.

4:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen, att det under punkt 3 här ovan omförmälda anslaget för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsen, 4,650,000 kronor, må utgå av lånemedel.

Över denna framställning kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande, vilket utskottet skolat härigenom för riksdagen

anmäla.

C. Statens järnvägar.

Nybyggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar.

[2.]

5:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar anvisa för år 1915 ett belopp av 4,060,200 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1914 av tillgängliga medel utanordna ett belopp av 650,200 kronor.

Den i ärendet lämnade utredningen återfinnes å sid. 65—90 i det vid statsverkspropositionen den 14 januari 1914 under rubrik »utgifter för kapitalökning» fogade statsrådsprotokollet över civilärenden samma dag.

I sammanhang härmed har utskottet till behandling förehaft två inom Andra kammaren väckta motioner, den ena (nr 66) av herr *G. Kronlund*, som hemställt, att riksdagen måtte, i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag, för förändring av hållplatsen vid Valtorp till station anvisa ett belopp av 68,000 kronor å 1915 års stat, och att sålunda det av Kungl. Maj:t äskade anslag för år 1915 till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar, eller 4,060,200 kronor, måtte höjas med nyssnämnda belopp 68,000 kronor, och den andra (nr 25) av herr *A. Sävström*, vilken föreslagit dels att riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts framställning om ett anslag av 290,000 kronor till uppförande av en verkstad i Örebro för tillverkning

av järnvägsväxlar, hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om undersökning, huruvida icke den nuvarande verkstaden för detta ändamål i Bollnäs kan med mindre kostnader utvidgas, så att den fyller förefintligt behov i detta avseende, dels ock att den summa av 110,000 kronor, som äskats för spår-anordningar vid Örebro centralverkstad, måtte minskas med det belopp, som motsvarar kostnaderna för den del av dessa spår-anordningar, som beräknats såsom en följd av den begärda spårväxel-verkstadens uppförande.

Beträffande de till stöd för dessa förslag anförda skäl får utskottet hänvisa till de av samma motionärer vid förra riksdagen innevarande år i förevarande ämnen väckta motioner (nr 107 och 33 inom Andra kammaren).

Av ifvägavarande utav Kungl. Maj:t äskade anslag äro 1,157,200 kronor avsedda för fullföljande av redan beslutade och påbörjade arbeten, medan 2,903,000 kronor hänföra sig till förut ej beslutade anläggningar. Av sistnämnda belopp äro avsedda att användas:

*Utskottets
yttrande.*

för husbyggnader: boställshus	222,900: —	kronor,
övriga byggnader	279,400: —	»
» spår-anordningar	296,900: —	»
» övriga anläggningar	174,800: —	»
» större arbeten	629,000: —	»
» växel- och signalsäkerhetsanläggningar	800,000: —	»
» diverse arbeten	500,000: —	»
	<hr/>	
	Summa 2,903,000: —	kronor.

Beträffande först herr Kronlunds ovanberörda motion vill utskottet framhålla, att enligt vad som förmäles i åberopade statsrådsprotokollet järnvägsstyrelsen under rubriken »övriga anläggningar» gjort framställning i fråga om förändring av hållplatsen vid Valtorp (å linjen Falköping R.—Stenstorp) till station för en beräknad kostnad av 68,000 kronor. Departementschefen uttalade emellertid, att anslag för detta ändamål utan allvarliga olägenheter syntes kunna uppskjutas till ett annat år.

Då det med hänsyn till de stora kraven å anslag för nyanläggningar vid statens järnvägar är nödvändigt, att en begränsning till de mest trängande behoven iakttages, och då det icke påvisats, att ett uppskov med beviljande av medel för det av motionären avsedda ändamålet skulle medföra några större olägenheter, har utskottet icke kunnat tillstyrka bifall till det i motionen framställda förslaget.

Vidkommande härefter herr Sävströms omförmälda motion vill utskottet framhålla, att genom förflyttande av all tillverkning av spårväxlar från Bollnäs till Örebro ett mera effektivt utnyttjande av centralverkstadens resurser i olika avseenden möjliggöres. Även ur andra synpunkter skulle ett förläggande av spårväxeltillverkningen till Örebro vara ekonomiskt fördelaktigt. En utvidgning av centralverkstaden för övertagande av nu ifrågakvarande tillverkningsgren läser även ställa sig billigare än en utvidgning av växelverkstaden i Bollnäs. Några förarbeten för utvidgande av denna senare verkstad hava enligt vad utskottet inhämtat icke vidtagits. Och det i motionen berörda förhållandet, att nya arbetsmaskiner insatts i verkstaden i Bollnäs, synes ej få tillmätas större betydelse för den nu föreliggande frågans bedömande, då det nämligen, enligt vad utskottet inhämtat, icke möter några svårigheter att överflytta dessa maskiner till centralverkstaden.

Vad slutligen angår de olägenheter, som den föreslagna förflyttningen skulle medföra för den nu vid verkstaden i Bollnäs anställda personalen, har utskottet funnit de av motionären framförda synpunkterna vara värda allt beaktande. Enligt från järnvägsstyrelsen erhållna upplysningar komma emellertid de arbetare vid den nuvarande spårväxelverkstaden, vilka önska kvarstanna i Bollnäs, att beredas full arbetsförtjänst därstädes, då nämligen de där befintliga reparationsverkstäderna för lokomotiv och vagnar komma att utvidgas vid spårväxelverkstadens bortflyttande. Vid sådant förhållande har utskottet icke funnit anledning att tillstyrka motionärens förslag.

Då utskottet ej heller i övrigt haft något att erinra mot Kungl. Maj:ts i förevarande punkt gjorda framställning, hemställer utskottet,

att riksdagen, med avslag å herrar Kronlunds och Sävströms ovanberörda motioner, må till *utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar* anvisa för år 1915 ett anslag av 4,060,200 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1914 av tillgängliga medel utanordna ett belopp av 650,200 kronor.

Anslag till
ombyggnad
av Malmö
stats-
bangård.

[3.]

6:o) Sedan 1913 års riksdag i enlighet med Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning för ombyggnad av Malmö statsbangård beviljat ett anslag av 6,166,000 kronor samt därav för år 1914 anvisat ett belopp av 200,000 kronor, har Kungl. Maj:t nu föreslagit riksdagen att av det sålunda beviljade anslaget för år 1915 anvisa ett belopp, att utgå av lånemedel, av 1,000,000 kronor.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må för *fortsättande av arbetena med ombyggnad av Malmö statsbangård* för år 1915 anvisa ett belopp av 1,000,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande av ifrågavarande medel kommer utskottet att framdeles avgiva yttrande.

7:o) På grund av Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning och under åberopande av vad i statsrådsprotokollet över civilärenden den 14 januari 1914 sid. 90—91 blivit i ärendet anfört, hemställer utskottet, Anslag till
mark-
förvärv.
[4.]

att riksdagen må för *inköp av mark, som erfordras för utvidgning av vissa järnvägsstationer*, för år 1915 anvisa ett anslag av 300,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande av ifrågavarande medel kommer utskottet att framdeles avgiva yttrande.

8:o) Med anledning av Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning får utskottet hemställa, Anslag till
inventarier
och förlag.
[5.]

att riksdagen må för *nya inventarier och ökat förlag vid statens järnvägar* anvisa ett anslag för år 1915 av 2,000,000 kronor.

9:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att för år 1915 till anskaffande av ny rullande materiel vid statens järnvägar bevilja ett anslag, att utgå av lånemedel, av 3,900,000 kronor. Anslag till
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
[6.]

Utredningen i ärendet återfinnes i statsrådsprotokollet den 14 januari 1914, sid. 91—96.

Av statsrådsprotokollet framgår, att järnvägsstyrelsen gjort framställning om att för ifrågavarande ändamål måtte för år 1915 anvisas ett belopp av 4,400,000 kronor. Ehuru departementschefen funnit goda skäl tala för behovet av anslag för ifrågavarande ändamål till det av styrelsen föreslagna beloppet, har han dock, med hänsyn till de synnerligen stora kraven på statsbudgeten för statens järnvägars räkning, ansett nödigt nedbringa det av styrelsen föreslagna beloppet med 500,000 kronor till 3,900,000 kronor.

Den sålunda gjorda nedsättningen i det av järnvägsstyrelsen begärda anslaget skulle enligt utskottet tillhandakommen upplysning med-

*Utskottets
yttrande.*

föra, att antalet för anskaffning avsedda godsvagnar måste minskas från 180 till 45 stycken.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må för år 1915 till *anskaffande av ny rullande materiel vid statens järnvägar* bevilja ett anslag av 3,900,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande av ifrågavarande medel kommer utskottet att framdeles avgiva yttrande.

Utläggning
av ytter-
ligare ett
järnvägs-
spår mellan
Rönninge
och Järna
m. m.

[7.]

10:o) Med tillstyrkande av bifall till Kungl. Maj:ts därom framställda förslag och under hänvisning till vad statsrådsprotokollet den 14 januari 1914 sid. 96—97 i ämnet innehåller, får utskottet hemställa,

att riksdagen må för *fortsättande av arbetet med utläggning av ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna samt utläggande av bispår till Södertälje stad och ombyggnad av stationen därstädes* av det för ändamålet beviljade anslaget för år 1915 anvisa återstående beloppet, 574,200 kronor.

Angående sättet för anskaffande av ifrågavarande medel kommer utskottet att framdeles avgiva yttrande.

Utläggning
av dubbel-
spår mellan
Göteborg
och
Alingsås.

[8.]

11:o) I anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag för fortsättning av arbetet med utläggning av dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås och under återopande av vad till statsrådsprotokollet den 14 januari 1914, sid. 97—98, blivit i ärendet anført, får utskottet hemställa,

att riksdagen må för *fortsättande av arbetet med utläggning av ytterligare ett järnvägsspår mellan Göteborg och Alingsås* och därmed sammanhängande arbeten för år 1915 anvisa ett belopp av 1,750,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande av ifrågavarande medel kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande.

12:o) På grund av Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning och under åberopande av vad statsrådsprotokollet den 14 januari 1914, sid. 98—99, i denna fråga innehåller, får utskottet hemställa,

Anslag till
fortsät-
tande av
statsbanan
Järna-Norr-
köping.

att riksdagen må till *fortsättning av statsbanan Järna—Norrköping* för år 1915 anvisa återstående anslagsbeloppet 1,612,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel redan under år 1914 förskjuta 500,000 kronor.

[9].

Angående sättet för anskaffande av ifrågavarande medel kommer utskottet att framdeles avgiva yttrande.

13:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att besluta anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby för en beräknad kostnad av sammanlagt 7,400,000 kronor samt för nämnda anläggning och därmed sammanhängande arbeten för år 1915 anvisa ett belopp, att utgå av lånemedel, av 1,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1914 av tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

Dubbelspår
Norrköping
—Mjölby.

[10.]

Utredningen i ärendet återfinnes i statsrådsprotokollet den 14 januari 1914, sid. 99—104.

I en inom första kammaren väckt motion, nr 21, har herr *G. Rosén* hemställt, att riksdagen måtte på så sätt bifalla Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning, att riksdagen dels beslutar anläggning av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby under den förutsättning, att vederbörande landsting tillhandahåller den mark, som för anläggningen erfordras, dels ock för ändamålet beviljar ett anslag av 7,105,000 kronor, varav 700,000 kronor anvisas att utgå under år 1915.

Motiveringen till denna framställning är att finna i en inom första kammaren vid årets första riksdag väckt motion nr 49, till vilken motion utskottet tillåter sig hänvisa.

Behovet av den nu föreslagna dubbelspårsanläggningen synes utskottet vara till fullo ådagalagt; och får utskottet i detta avseende erinra, att riksdagen i sin skrivelse den 31 maj 1913, angående vissa utgifter för kapitalökning i vad angår civildepartementsärenden, uttalat, att riksdagen, med hänsyn till angelägenheten att sådana anordningar vidtoges, att den starka genomgående trafiken å bandelen Norrköping

Utskottets
yttrande.

—Mjölby måtte kunna framföras med nödig säkerhet och utan alltför stora rubbningar, ansåge, att dubbelspårsanläggning å denna bandel borde komma till stånd med det allra snaraste.

Vidkommande därefter det i motionen framställda förslaget om kostnadsfri markupplåtelse för ifrågavarande dubbelspårsanläggning, finner utskottet det vara uppenbart, att de skäl, vilka föranlett riksdagen att vid beviljande av anslag för anläggning av nya järnvägar eller för vidtagande av vissa bangårdsanordningar uppställa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark, ingalunda äro tillämpliga, då fråga är om anskaffande av mark för utläggning av dubbelspår. Den betydelse tillkomsten av en ny järnväg innebär för vederbörande ortsbefolkning är påtaglig. Likaså kunna genom omändring av spårssystem och förflyttning af byggnader vid en station högst väsentliga fördelar tillskyndas vederbörande trafikanter. Under dylika förhållanden är ett villkor om fri markupplåtelse fullt berättigat. Vad däremot angår utläggning av ytterligare ett spår vid en förut trafikerad järnväg, så förestavas en dylik åtgärd vanligen av nödvändigheten att på ett ekonomiskt eller ur trafikteknisk synpunkt tillfredsställande sätt kunna ombesörja den redan förefintliga trafiken. Den omständigheten, att lokaltrafiken efter dubbelspårsanläggningen kan ombesörjas på ett rationellare och för den utefter banan boende ortsbefolkningen mera förmånligt sätt, kan ej anses vara av den betydelse, att krav på fri markupplåtelse skäligen bör uppställas. Beträffande den nu ifrågavarande dubbelspårsanläggningen mellan Norrköping och Mjölby synes det utskottet otvivelaktigt, att denna anläggning är av den stora vikt särskilt för fjärtrafikens behöriga ordnande, att densammas utförande icke får göras beroende av vederbörande landstings ställning till frågan om markupplåtelse. Såsom av 1913 års riksdag uttalats, är det av vikt, att ifrågavarande dubbelspårsanläggning med det allra snaraste kommer till stånd. Ett bifall till motionärens förslag skulle emellertid väsentligen fördröja utförandet av anläggningen. Utskottet kan sålunda ej tillstyrka, att det av Kungl. Maj:t för nu förevarande ändamål äskade anslaget minskas med det belopp, som beräknats åtgå för jordområdes anskaffning.

Utskottet hemställer,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning och med avslag å herr Roséns motion, i vad den skiljer sig från Kungl. Maj:ts förslag, må besluta *anläggande av ytterligare ett järnvägs-spår mellan Norrköping och Mjölby* för en beräknad

kostnad av sammanlagt 7,400,000 kronor samt för nämnda anläggning och därmed sammanhängande arbeten för år 1915 anvisa ett belopp av 1,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1914 av tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande av ifrågavarande medel kommer utskottet att framdeles avgiva yttrande.

14:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att dels till fortsättning av statsbanan Ulriksfors—Volgsjön för år 1915 anvisa ett anslag, att utgå av lånemedel, av 1,300,000 kronor, dels ock medgiva, att därutöver må för enahanda ändamål användas de besparingar till ett belopp av 700,000 kronor, som uppkommit å det till anläggning av en statsbana från Östersund till Ulriksfors anvisade anslaget.

Anslag till statsbanebyggnaden Ulriksfors—Volgsjön.

[11.]

Över denna framställning kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande; vilket utskottet skolat härigenom för riksdagen

anmäla.

15:o) Med tillstyrkande av bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning och under hänvisning till vad statsrådsprotokollet den 14 januari 1914, sid. 107—108, i ärendet innehåller, får utskottet hemställa,

Anslag till fortsättning av statsbanebyggnaden Älvsby—Piteå.

[12.]

att riksdagen må för fortsättande av statsbanan Älvsby—Piteå av det för anläggning av nämnda bana beviljade anslaget för år 1915 anvisa återstående beloppet, 935,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1914 av tillgängliga medel förskottsvis utanordna 500,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande av ifrågavarande medel kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande.

16:o) I anledning av Kungl. Maj:ts därom framställda förslag och under återopande av vad till statsrådsprotokollet den 14 januari 1914, sid. 108—109, i ärendet anförts, får utskottet hemställa,

Anslag till statsbanebyggnaden Sveg—Brunflo.

[13.]

att riksdagen må till fortsättning av statsbanan Sveg—Brunflo för år 1915 anvisa ett anslag av 1,800,000

kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan år 1914 av tillgängliga medel förskottsvis utanordna ett belopp av 500,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande av ifrågavarande medel kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande.

Statsbanan
Karungi—
Haparanda
samt ut-
fartsvägar
till lands-
vägen
Boden—
Lappträsk.

17:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att för år 1915 anvisa dels för avslutande av arbetena på en statsbana från Karungi till Haparanda ett anslag, att utgå av länemedel, av 1,042,400 kronor, dels ock för anläggande av utfartsvägar till landsvägen Boden—Lappträsk från stationer och mötesplatser å statsbanan Boden—Lappträsk ett anslag av 172,600 kronor.

[14.]

Utredningen i ärendet återfinnes i det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotollet över civilärenden den 14 maj 1914, sid. 19—39.

Utskottets
yttrande.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning har 1913 års riksdag, under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. iakttoges, dels beslutat anläggning av statsbana från Karungi till Haparanda för en beräknad kostnad av 1,495,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen borde genomgå, samt för påbörjande av nämnda anläggning för år 1914 anvisat ett anslag av 600,000 kronor, dels ock beslutat anläggning av utfartsvägar till landsvägen Boden—Lappträsk från stationer och mötesplatser å statsbanan Boden—Lappträsk för en kostnad av 172,600 kronor.

Beträffande sträckningen av den järnväg, varigenom Haparanda skulle förbindas med det svenska järnvägsnätet, hade vid detta ärendes förberedande handläggning olika meningar gjort sig gällande. Åtskilliga förslag hade sålunda framkommit, men vid den tid, då Kungl. Maj:ts proposition i frågan framlades för riksdagen, rädde meningsskiljaktighet endast mellan två huvudalternativ, det ena, förordnat av järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:ts befallningshavande i länet, utgående från Karungi och löpande genom Tornedalen i sydlig riktning till Haparanda, och det andra, påyrkat av generalstabschefen, med utgångspunkt i närheten av Lappträsk station och med sträckning i sydlig eller sydostlig riktning till Säivitsviken samt därifrån österut fram till Haparanda.

Vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 7 mars 1913 av frågan om anläggning av omförmälda statsbana utvecklade dåvarande chefen för civildepartementet, hurusom ur ekonomiska och kulturella syn-

punkter sträckningen från Karungi till Haparanda vore att föredraga. Med hänsyn till de betänkligheter, som av strategiska skäl rests mot denna sträckning, anförde departementschefen, att banan visserligen borde framdragas nära själva dalgången, men dock så västligt, att den fölle utanför den egentliga odlade marken och att vissa militära hänsyn bleve tillgodosedda. Stationen i Haparanda borde förläggas söder om staden. En framtida anknytning med det finska nätet kunde enligt departementschefens mening icke ifrågasättas annat än söder om Haparanda i närheten av Neder Torneå kyrka på finska sidan. Med iakttagande av vad sålunda uttalats, syntes avgörande strategiska betänkligheter icke finnas mot en järnväg från Karungi i Torneälvens floddal till Haparanda, och då mycket starka skäl ur synpunkten av odlingens och den svenska kulturens befrämjande talade för denna sträckning, ansåg sig departementschefen böra tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag.

Kungl. Maj:ts proposition i frågan grundades ock på den förut-sättningen, att den av järnvägsstyrelsen föreslagna linjen skulle komma till utförande.

I den skrivelse, varigenom riksdagen anmälde sitt beslut beträffande ifrågavarande statsbana, uttalade riksdagen sin anslutning till den av departementschefen framhållna uppfattningen rörande skälen för förordande av sträckningen Karungi—Haparanda. Riksdagen biträdde den av departementschefen uttalade meningen, att, därest man iakttog att banan framdroges nära själva dalgången, men något västligare, så att vissa militära hänsyn i ändamål att taktiskt skydda banan tillgodosåges, att vidare stationen i Haparanda förlades söder om staden samt att slutligen en framtida anknytning med det finska järnvägsnätet skedde söder om Haparanda i närheten av Neder Torneå kyrka på finska sidan, avgörande strategiska betänkligheter icke torde finnas mot den av Kungl. Maj:t föreslagna sträckningen från Karungi till Haparanda. Då riksdagen sålunda icke funnit de erinringar, som i sådant avseende gjorts mot denna sträckning, uppväga dess enligt riksdagens förmenande avgjorda företräde ur synpunkten av odlingens och den svenska kulturens befrämjande, fann sig riksdagen böra besluta densamma.

Sedan chefen för generalstaben i anledning av riksdagens beslut hos Kungl. Maj:t gjort vissa framställningar beträffande ifrågavarande statsbanas blivande sträckning, anbefalldes Kungl. Maj:t därefter järnvägsstyrelsen att, efter det ytterligare undersökningar blivit verkställda, inkomma med förslag till definitiv plan för den beslutade järnvägsanläggningen från Karungi till Haparanda, och skulle styrelsen hava att vid upprättandet av sådant förslag såväl taga under övervägande chefens för generalstaben berörda framställningar som i övrigt samråda med chefen för generalstaben.

Vid de undersökningar, som sålunda anbefallts, hava framkommit två förslag till definitiv sträckning av grenbanan från stambanan Lappträsk—Karungi till Haparanda, nämligen dels en *västligare* linje, vilken skulle utgå från en punkt vid Tossa omkring 4,5 km. väster om Karungi samt därifrån på ett avstånd av mellan 3 och 7 km. från Torneälv dragas förbi Pitkajärvi och Karsikkojärvi till Vuono, varifrån banan i östlig riktning skulle framgå till Haparanda, och dels en *östligare* linje, vilken skulle utgå från Karungi station och därifrån på ett avstånd av omkring 1—2 kilometer från älven dragas över Kukkola, Vojakala, Mattila och Nasua fram till Haparanda. Deenna senare linje överensstämmer tämligen nära med den vid 1913 års riksdag i princip godkända linjen, men har dock den nu ifrågavarande linjen — för tillmötesgående av militära krav — förlagts något väster om 1913 års linje, särskilt nedanför Vojakala by och vid Haparanda. Den västligare linjens utförande påyrkas nu av chefen för generalstabens, medan däremot den östligare linjen förordas av järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län.

Kostnaderna för de särskilda förslagen ställa sig sålunda:

Karungi—Kukkola—Haparanda.....	1,495,000 kr.
jämte en militärstation vid Tossa	147,500 »
	tillhopa 1,642,500 »
Tossa—Pitkajärvi—Vuono—Haparanda.....	2,090,000 »

Den för banan förut beräknade kostnadssumman skulle alltså, oavsett vilken linje som än valdes, komma att överskridas. Merkostnaden, som skulle utgöra för den östligare linjen 147,500 kronor och för den västligare linjen 595,000 kronor, hänför sig vad den förra linjen beträffar uteslutande till den anläggning av en militärstation vid Tossa, som från generalstabens sida framhållits vara nödvändig, även om den östligare sträckningen skulle komma till utförande.

Kungl. Maj:ts föreliggande förslag utgår från den förutsättningen, att järnvägen erhåller den sträckning, som av järnvägsstyrelsen förordas.

Utskottet finner väl, att den linje, som av Kungl. Maj:t anses böra utföras, ehuru den dragits något västligare än den sträckning, som järnvägsstyrelsen år 1912 ifrågasatte, icke är i önskvärd grad taktiskt skyddad. Den i ärendet nu förebrakta utredningen synes emellertid giva vid handen, att det icke låter sig göra att bereda fullt taktiskt skydd åt en bana mellan Karungi och Haparanda, om de med densamma anläggande avsedda ekonomiska och kulturella syftena verkligen skola kunna uppnås. Då endast den östligare sträckningen tillgodoser dessa synpunkter, vilka för 1913 års riksdag voro de avgö-

rande, finner utskottet sig böra tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts nu framlagda förslag.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må för år 1915 anvisa

- a) för avslutande av arbetena på en statsbana från Karungi till Haparanda ett anslag av 1,042,400 kronor;
 b) för anläggande av utfartsvägar till landsvägen Boden—Lappträsk från stationer och mötesplatser å statsbanan Boden—Lappträsk ett anslag av 172,600 kronor.

Angående sättet för anskaffande av de under mom. a) omförmälda medel kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande.

18:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att till anläggningar å linjen Kiruna—Riksgränsen för ökad malmtransport för år 1915 bevilja ett anslag av 400,000 kronor.

Anläggningar å linjen Kiruna—Riksgränsen för malmtransport.

[15.]

Av statsrådsprotokollet i civilärenden den 14 januari 1914 (sid. 110) inhämtas, att ifrågakvarande anslag är betingat av den ökning i malmtransporten å riksgränsbanan, som föranledes av 1913 års överenskommelse mellan svenska staten, å ena sidan, samt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, aktiebolaget Gällivare malmfält och trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, angående ökad malmbrytning inom Kiirunavaara och Gällivare malmfält.

Utskottet, som icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts ifrågakvarande framställning, hemställer,

att riksdagen må till anläggningar å linjen Kiruna—Riksgränsen för ökad malmtransport för år 1915 bevilja ett anslag av 400,000 kronor.

19:o) Kungl. Maj:t har vidare föreslagit riksdagen att för anläggningar å linjen Gällivare—Svartön för ökad malmtransport för år 1915 bevilja ett anslag av 300,000 kronor.

Anläggningar å linjen Gällivare—Svartön för ökad malmtransport.

[16.]

Såsom av statsrådsprotokollet den 14 januari 1914 sid. 111 inhämtas, äro jämväl de under nu förevarande punkt äskade medel avsedda för anläggningar, vilka betingas av 1913 års överenskommelse angående ökad malmbrytning å gruvfälten i Kiirunavaara och Gällivare.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må för anläggningar å linjen Gällivare—Svartön för ökad malmtransport för år 1915 bevilja ett anslag av 300,000 kronor.

Anslag till statsbanorna för militära ändamål. 20:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning och under åberopande av vad till statsrådsprotokollet den 14 januari 1914 (sid. 111) i ärendet anförts, hemställer utskottet,

[17.]

att riksdagen må till vissa anläggningar vid statsbanorna för militära ändamål för år 1915 anvisa ett anslag av 150,000 kronor.

Bangårdsbyggnader i Stockholm.

[18.]

21:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att dels för utförandet av vissa förändringar av spårsystemet vid Centralstationen i Stockholm jämte därmed sammanhängande arbeten bevilja ett anslag av 5,480,000 kronor samt därav på extra stat för år 1915 anvisa, att utgå av låne-medel, 2,480,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1914 av tillgängliga medel utanordna 2,000,000 kronor; dels medgiva, att de å den statsverkspropositionen den 14 januari 1914 bifogade karta (bil. 7) med högröd färg utmärkta områden dels av kronolägenheten Tomtebodas, dels ock av Karlbergs kungsgård och den därunder lydande s. k. Solnaskogen må överlätas å statens järnvägar; dels ock medgiva, att den ersättning, som i anledning av omförmälda områdens överlåtelse å statens järnvägar kan finnas böra utgå, må, i den mån det nu beviljade anslaget ej därtill lämnar tillgång, förskjutas av statsmedel.

Över denna framställning kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande, vilket utskottet skolat härigenom för riksdagen anmäla.

Avsättning till fortsättande av inlandsbanan m. m.

[19.]

22:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen, att för år 1915 ett belopp av 5,000,000 kronor avsättes till en särskild fond att användas till fortsättande, enligt framtida beslut av riksdagen, av inlandsbanan, norr om Ångermanälven (Volgsjön) och andra järnvägsanläggningar i övre Norrland, vilken fond ställes under statskontorets förvaltning.

Över denna framställning kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande, vilket utskottet skolat härigenom för riksdagen anmäla

Stockholm den 27 juni 1914.

På statsutskottets vägnar:

F. CL:SON WACHTMEISTER.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

vid *punkterna 1—5*,

från Första kammaren: herrar greve *F. Cl:son Wachtmeister*, *O. Jonsson*, *H. F. Lamm*, greve *Ph. O. L. Klingspor*, *O. M. Strömberg*, *A. N. Hahn*, *A. Åström*, *G. M. H. Ekelund*, *F. Berglund*, *J. Nilsson*, *C. I. Asplund* och *J. S. Almer* samt

från Andra kammaren: herrar *A. Ekman*, *F. W. Thorsson*, *K. V. Rydén*, *J. Ström*, *G. Odqvist*, *N. E. Lindberg*, *J. B. Eriksson* i Grängesberg, *H. Lemke*, *J. Andersson* i Stårte, *J. Erlansson* och *S. Bengtsson* i Norup;

vid *punkterna 6—22*,

från Första kammaren: herrar greve *F. Cl:son Wachtmeister*, *S. H. Kvarnzelius*, *O. Jonsson*, *H. F. Lamm*, greve *Ph. O. L. Klingspor*, *A. Åström*, *G. M. H. Ekelund*, *F. Berglund*, *J. Nilsson*, *I. E. G. Svensson*, *C. I. Asplund* och *J. S. Almer* samt

från Andra kammaren: herrar *A. Ekman*, *F. W. Thorsson*, *C. Persson* i Stallerhult, *J. Ström*, *G. Odqvist*, *N. E. Lindberg*, *A. P. Gustafsson* i Örebro, *A. Anderson* i Råstock, *G. A. Molin* i Södertälje och *H. Lemke*.

Reservation:

vid *punkt 5* (ang. nybyggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar) av herr *F. W. Thorsson*.