

Nr 162.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Sävsjö; given Stockholms slott den 31 mars 1916.

Under återopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att besluta anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Sävsjö för en beräknad kostnad av sammanlagt 9,051,000 kronor samt för nämnda anläggning och därmed sammanhängande arbeten för år 1917 anvisa ett belopp av 500,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 31 mars 1916.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

I skrivelse den 17 november 1915 meddelade järnvägsstyrelsen, att styrelsen ämnade, så fort pågående utredningar hunnit avslutas, göra framställning om anvisande för år 1917 av 500,000 kronor för påbörjande av arbetet med utläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Sävsjö.

Med anledning härav har Kungl. Maj:t i den till innevarande års riksdag avlåtna statsverkspropositionen under titeln utgifter för kapitalökning föreslagit riksdagen att i avvaktan på den proposition, som kunde komma att avlåtas angående påbörjande av arbetet med ifrågasvarande järnvägsanläggning, för år 1917 för ändamålet beräkna ett anslag av 500,000 kronor.

Sedan de av järnvägsstyrelsen i dess förberörda skrivelse omnämnda utredningar numera blivit fullbordade, har styrelsen i skrivelse den 11 mars 1916 inkommit till Kungl. Maj:t med framställning om anslag för påbörjande av nämnda järnvägsanläggning.

Järnvägsstyrelsen har därvid anfört följande:

I skrivelse den 29 oktober 1912 angående, bland annat, behovet av dubbelspår mellan Norrköpings och Mjölby stationer å östra stambanan hade styrelsen erinrat, hurusom styrelsen vid de dittills gjorda framställningarna angående anslag för utläggning av ytterligare ett järnvägsspår å vissa bandelar framhållit, bland annat, följande.

Inträffade rubbningar i de genomgående tågens gång på en enkelspårig bana bleve mest kännbara vid slutet av en lång tågväg och nödvändiggjorde ofta nog tillämpandet där av nya tillfälliga tidtabeller för återstående färd. Denna åtgärd kunde, särskilt om den ifrågavarande bandelen vore livligt trafikerad, i allmänhet väntas medföra ytterligare förseningar för möten med tåg, vilkas regelbundna gång likaledes måste i följd av nödtvungna tidtabellsförändringar i större eller mindre mån rubbas. I samma mån som fjärrtrafiken bleve livligare, måste också dylika trafikrubbningar bliva talrikare och mera hindersamma. Behovet av en dubbelbananordning, såsom det mest effektiva medlet att tillgodose det alltmer växande kravet på regelbundenhet och säkerhet vid järnvägsdriften, bleve följaktligen alltmer trängande.

Vad som sålunda framhållits i fråga om behovet av dubbelspår hade dittills avsett bansträckorna intill de större städerna, Stockholm, Malmö och Göteborg, och dubbelspår hade också där blivit anordnade.

Såsom vid dessa framställningar av styrelsen städe påvisats, hade sålunda dubbelspårsanordningarna i väsentlig grad påkallats för att säkerställa fjärrtågens regelbundna gång, i det att därigenom förseningar med därav föranledda omläggningar av tågen kunde förhindras och tågmötena försiggå efter den fastställda tidtabellen. Styrelsen ansåge, att vad som därvid yttrats i lika grad ägde tillämpning på vissa andra delar av huvudlinjerna med stort antal tåg å vissa tider av dygnet och bland dem särskilt bandelen Norrköping—Mjölby på huvudlinjen Stockholm—Malmö. På framställning av Kungl. Maj:t till 1914 års senare riksdag beslutade också riksdagen utläggande av ytterligare ett spår mellan Norrköping och Mjölby.

Hela bandelen Mjölby—Hässleholm tillhörde de linjer, som inom närmaste tid behövde utbyggas med dubbelspår för att kunna säkerställa fjärrtågens regelbundna gång och jämväl i erforderlig grad utöka trafikkapaciteten med hänsyn till den alltjämt ökade tågfrekvensen. Mest trängande behov av sådan utbyggnad förelåge emellertid å sträckan mellan Tranås och Sävsjö å förutnämnda bandel.

Å bandelen Tranås—Sävsjö yppade sig nämligen ofta svårigheter att framföra nattsnälltågen vid tågrubbningar, utan att dessa tåg ytterligare försenades eller ock andra tåg avsevärt eftersattes. Dessa nattsnälltåg hade nämligen enligt nu gällande tidtabell sina möten förlagda till de stationer, som voro belägna närmast norr och söder om Nässjö, där under en tidrymd av en halv timme under natten fyra ordinarie tågmöten med snälltåg skulle äga rum, vilket antal under trafikökning vid hälgerna uppginge till tolv tågmöten under loppet av något mer än en timma. En försening av endast några minuter på det första av de mötande tågen förorsakade förseningar för de övriga, och förseningarna måste på grund av oundvikliga uppehåll bliva större och större för varje möte.

Förutom nu omnämnda möten förekomme å denna bandel ett ovanligt stort antal tågmöten på grund av Nässjö stations egenskap av knutpunkt för många tågförbindelser från olika linjer. Tågförseningarna vore ock en god mätare på var dubbelspår vore behöfliga. Uppgifter funnes för de olika trafiksektionerna över försening i minuter per tågkilometer för de viktigare tågen, och förseningarna på grund av mötande tåg under de sista åren hade ingenstädes varit större än just på den trafiksektion, till vilken bandelen Tranås—Sävsjö hörde. Ett viktigt skäl för erhållandet av dubbelspår utgjorde även den större säkerhet, som erhöles därigenom, att så många möten som möjligt undvekes. Tågmöten — och framför allt omlagda sådana — vore ständigt en källa, ur vilken missförstånd kunde uppstå och varav olycks-händelser kunde föranledas.

Följande sammanställningar av siffror ur statistiken för åren 1906, 1910 och 1914 visade trafikförhållandena å bandelen Tranås—Sävsjö under sagda år.

	år 1906	år 1910	år 1914
Godstonkilometer per bankilometer	330,783	373,248	563,406
Personkilometer " "	245,640	310,825	490,743
Tågkilometer " "	6,458	6,757	8,551
Vagnaxelkilometer " "	304,257	318,112	401,886

För år 1915, för vilket år motsvarande siffror ännu icke funnes tillgängliga, hade trafiken vid statens järnvägar, som bekant, att framvisa högst betydande stegring mot år 1914, och detta gällde icke minst nu ifrågakvarande bandel.

Antalet avgångna och anlända resande vid stationerna å bandelen Tranås—Sävsjö utgjorde år 1906: 398,869, år 1910: 509,324 samt år 1914: 650,817 stycken; motsvarande siffror för antal ton avgiftspliktigt ankommet och avgånget gods utgjorde respektive 132,918, 133,461 och 156,647.

Antalet tåg i medeltal per dag vore under sommaren 1915 å linjen Tranås—Nässjö 33 och å linjen Nässjö—Sävsjö 36. Motsvarande siffror vore för sommaren 1906 respektive 20 och 19, för sommaren 1910 respektive 24 och 27 samt för sommaren 1914 respektive 30 och 30.

Kostnaden för en dubbelspårsanläggning Tranås—Sävsjö och för därmed sammanhängande arbeten hade enligt ett av styrelsen uppgjort kostnadsförslag beräknats till 9,051,000 kronor, fördelade på vissa huvudposter enligt följande tablå:

Jordområdets anskaffning	kronor	526,000:—
Terrassering	»	1,729,000:—
Broar och trummor	»	430,000:—
Vägar och vägomläggningar	»	834,000:—
Överbyggnad	»	3,068,000:—
Telegraf och signaler	»	461,000:—
Husbyggnader	»	347,000:—
Diverse arbeten	»	479,000:—
Allmänna omkostnader	»	1,177,000:—
	kronor	9,051,000:—

Dessa kostnader vore beräknade med utgångspunkt från de material- och arbetspriser, som varit gällande vid tiden för kostnadsberäkningarnas upprättande i slutet av år 1915. Därest man räknade med de priser, som gällde i mitten av år 1914 eller före den nuvarande kristidens inträdande, skulle kostnaden minskas med sammanlagt omkring 600,000 kronor. Styrelsen ville även nu, i likhet med vad styrelsen gjort vid närmast föregående framställningar till Kungl. Maj:t om anslags beviljande för nya byggnader och anläggningar, framhålla svårigheten, för att icke säga omöjligheten av att särskilt under nu rådande osäkra förhållanden beträffande priserna å arbets- och materialmarknaden upprätta definitiva kostnadsberäkningar för arbeten, som komme att verkställas under flera år framåt.

Då emellertid, i enlighet med vad i allmänhet tillämpats vid beslut om nya statsbanebyggnader, något visst anslag ej torde komma att beviljas för hela dubbelspårsanläggningen, hade styrelsen för avsikt att vid framställande om förslag om anslagsbegäran för varje särskilt budgetsår taga hänsyn till de prisförändringar, som inträffat, sedan kostnadsförslaget ursprungligen upprättades.

I den beräknade sammanlagda kostnadssumman inginge kostnader för utvidgningar av stationer med 3,170,000 kronor, vadan anläggningen av själva dubbelspåret beräknats föranleda en kostnad av 5,881,000 kronor eller omkring 72,000 kronor för bankilometer. Till jämförelse kunde nämnas, att motsvarande kostnad för dubbelspåret Norrköping—Mjölby för bankilometer beräknats till omkring 60,900 kronor. Att den nu ifrågasatta dubbelspårsanläggningen sålunda visade en ökning i kostnad berodde, förutom på den förut berörda prisstegringen, dels därpå, att markområdet i skogsmark å vissa ställen tilltagits jämförelsevis brett med hänsyn till angelägenheten av att söka förekomma skogsantändning, dels ock därpå, att terrängförhållandena mellan Tranås och Sävsjö vore mindre gynnsamma än å linjen Norrköping—Mjölby, vilket gjorde, att terrasseringskostnaden per bankilometer komme att ställa sig icke obetydligt högre å den förra linjen än å den senare.

Vad särskilt anginge bangårdsanordningarna, stege kostnaderna för dessa till avsevärda belopp. Styrelsen hade emellertid ansett det riktigt att — liksom vid dubbelspårsanläggningen Norrköping—Mjölby ägt rum — i samband med utläggningen av dubbelspåret och utöver de arbeten, som med nödvändighet betingades av dubbelspårets anläggande, jämväl vidtaga vissa arbeten för bangårdarnas modernisering och utvidgning.

Med anledning därav, att samtliga dessa gamla bangårdar ursprungligen planerats och anlagts med tanke på en trafik, högst avsevärt mindre än den, som nu framginge över desamma, och under tidernas lopp endast då och då utbyggt för att nödortfeliggen kunna motsvara den ökade trafikens krav, hade nämligen anordningarna å dessa bangårdar numera blivit sådana att, då gränsen för deras trafikkapacitet nu vore uppnådd, densamma icke kunde, åtminstone i avsevärd grad, ytterligare ökas utan mer eller mindre fullständig ombyggnad. Sådan ombyggnad av bangårdarna vore behöflig såväl med hänsyn till den ökade lokala trafiken som framför allt med hänsyn till kravet på att kunna å bangårdarna snabbt och bekvämt behandla tågen. Man kunde ej heller utan bangårdarnas förändring i system fullt utnyttja de fördelar, som i detta avseende vunnas å linjen mellan stationerna genom dubbelspårets anläggande. Stationerna planerades också nu så, att de medgäve utvidgningar för en längre tid framåt. Då nämligen vunen erfarenhet givit vid handen, att utvidgningar av bangårdar ofta knappast hunnit avslutas, förrän anläggningarna visat sig vara för knappt tilltagna, hade stationsombyggnaderna å linjen Tranås—Sävsjö nu projekterats i olika utbyggnadsstadier, av vilka det första skulle utföras i samband med dubbelspårets anordnande. Genom en sådan planläggning bereddes möjlighet att utan nämnvärd

ändring av äldre anordningar anknyta ytterligare utvidgningar till de anordningar, som i första hand kommit till utförande. För att försäkra sig om möjligheten att kunna verkställa de framtida förändringarna enligt de upprättade planerna hade ock beräknats omedelbart förvärv av de områden vid stationerna, som ej inginge i första byggnadsstadiet, men som enligt planerna för de senare byggnadsstadierna komme att erfordras framdeles.

För att, såsom nyss nämnts, dubbelspårsanläggningens fördelar skulle kunna fullt tillgodogöras, hade, bland annat, å vissa stationer föreslagits anordnande — delvis först i ett senare byggnadsstadium — av ett särskilt så kallat förbigångsspår, liggande mellan de båda huvudspåren, varigenom, då tåg skulle förbigås å en station, eljest erforderlig korsning av det ena huvudspårets tågriktning undvekes. Enär å varje station förutom de båda huvudspåren alltid funnes förbigångsspår, beläget å ena sidan om de båda huvudspåren, vilket huvudsakligen komme till användning för de lokala godstågen, kunde å station, försedd jämväl med det nyss omtalade förbigångsspåret mellan huvudspåren, samtidigt behandlas, förutom sådant lokalt godståg, jämväl tre tåg, två i en riktning, varav det ena skulle förbigås av ett snabbare tåg, och ett i motsatt riktning. Berörda anordning med förbigångsspår mellan huvudspåren, varmed tågtrafiken avsevärt underlättades, hade ej ingått i de ursprungliga planerna för dubbelspårsanläggningar och hade fördenskull ej kommit till stånd å linjen Norrköping—Mjölby. Emellertid hade vissa av stationerna å denna linje planerats så, att ett förbigångsspår mellan huvudspåren lätt skulle kunna anordnas, då behov därav framdeles inträdde.

De ifrågasatta anläggningarna betingade, såsom förut sagts, huvudsakligen av hänsyn till den genomgående trafiken. Undantag härifrån utgjorde emellertid Nässjö station, varest vissa anläggningar föreslagits, som betingats av angelägenheten att i allmänhet kunna tillfredsställande avveckla trafiken å denna stora station.

Beträffande ombyggnaden av Nässjö station ville styrelsen erinra dels därom, att 1912 års riksdag i enlighet med av Kungl. Maj:t avlåten framställning för utvidgning av spårsystemet och uppförande av omlastningsskjul vid Nässjö station anslagit ett belopp av 502,000 kronor, avseende arbeten å såväl rangerbangården som personbangården vid nämnda station, dels ock därom att i det anslag för nya byggnader och anläggningar vid de trafikerade järnvägarna, som av 1916 års riksdag med anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen framlagda förslag blivit beviljat, inginge ett belopp av 300,000 kronor för påbörjande av utvidgning av rangerbangården i Nässjö, för vilket arbete enligt beräkning erfordrades ett sammanlagt anslag av 700,000 kronor. Med detta sistnämnda anslag hade emellertid avsetts arbeten, som ej rönnte påverkan av de anläggningar, vilka skulle ske i samband med dubbelspårets utläggande och vilka i allt väsentligt avsåge personbangården.

Under det att de år 1912 beslutade arbetena i det närmaste slutförts i vad de anginge gods- och rangerbangården, hade däremot av arbetena för ombyggnad av personbangården huvudsakligen allenast själva terrasseringen blivit verkställd. Den omändring av personbangården, som måste ske för dubbelspårsanläggningen och som väsentligen berörde samma delar av denna bangård som de redan år 1912 beslutade arbetena, kunde fördenskull utföras i anslutning till dessa senare, vilka, i den mån de redan utförts, bleve till full nytta för den nu ifrågasatta ytterligare utbyggnaden av personbangården. Då sålunda i allt fall för dubbelspårets framdragande betydande arbeten måste utföras å ifrågavarande del av Nässjö station, hade det syntts styrelsen vara riktigtast, att vissa andra önskliga förändringar, som ej stode i omedelbart beroende av dubbelspårsanläggningen, nu vidtoges. Det hade nämligen visat sig, att

persontrafiken — däri inräknat res- och ilgodstrafiken — å Nässjö station, även om man bortsåge från den allra senaste tidens exceptionella högtrafik, icke kunde fortgå obehindrat utan vidtagande av vissa anordningar, som ej inginge i den plan, vilken låg till grund för 1912 års riksdagsbeslut.

Enligt sagda plan skulle sålunda samma spår användas såväl för statens järnvägars uppsamlingsståg söderifrån som för Halmstad—Nässjö järnvägs tåg. Denna av kostnadshänsyn betingade anordning ställde visserligen trafiken å statens järnvägar och å den enskilda järnvägen i visst beroende av varandra, men olägenheterna härav skulle vid enkelspårstrafik varit överkomliga. Vid anordnande av dubbelspår med dess skarpare uppdelning av trafiken i de båda motsatta riktningarna gjorde sig emellertid olägenheterna så starkt gällande, att ett särskilt förbigångsspår, avsett för statsbanornas tåg, måste anläggas, om trafiken skulle kunna ombesörjas på tillfredsställande sätt och nyttan av dubbelspårsanläggningen rätt skulle kunna tillgodogöras.

Med hänsyn till på senare tider gjorda erfarenheter och i vissa avseenden i anslutning till de yrkanden, som framstälts av den så kallade Malmslättskommisionen, ansåge styrelsen vidare, att plattformarna borde givas större bredd än som beräknats i planen för de år 1912 beslutade anläggningarna, ävensom att i samband därmed vissa förändrade dispositioner av tågvägarna samt förbättrade spårordningar borde vidtagas, såsom utläggning av ännu ett förbindelsespår för lokomotivpassage samt av ytterligare ett utdragsspår med mera.

Av de stationsombyggnader i övrigt å nu ifrågavarande dubbelspårssträcka, som i samband med dubbelspårsanläggningen borde utföras, komme större kostnader att förorsakas av ombyggnaderna av Sävsjö och Tranås stationer.

Styrelsen hade tänkt sig, att arbetena skulle bedrivas enligt följande plan, vilken vore avsedd att ingå som led i den plan till ny- och ombyggnader vid de trafikerade banorna för de närmaste fem åren framåt, som styrelsen hade under utarbetande. År 1917 skulle arbetena påbörjas å bandelen Solberga—Nässjö—Sandsjö med tillhörande bangårdsombyggnader för en kostnad av 500,000 kronor. Under år 1918 skulle med ett anslag av 2,700,000 kronor dessa arbeten fullbordas och nämnda bandel färdigställas för dubbelspårstrafik, varjämte arbetena å bandelen Solberga—Frinnaryd skulle påbörjas. Med ett anslag för år 1919 av 2,700,000 kronor skulle sistnämnda bandel fullbordas och arbetena å bandelen Frinnaryd—Tranås påbörjas. Denna bandel skulle fullbordas 1920, för vilket år anslaget skulle bliva 2,400,000 kronor, varjämte arbetena å den återstående bandelen Sandsjö—Sävsjö skulle påbörjas. Resterande anslag av 751,000 kronor skulle utgå 1921, då dubbelspårsbyggnaden i sin helhet skulle färdigställas.

På grund av vad styrelsen sålunda anfört har styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen att *dels* besluta utläggande av ytterligare ett järnvägsspår med tillhörande bangårdsutvidgningar å bandelen mellan Tranås och Sävsjö av östra stambanan, för vilka arbeten kostnaderna beräknats till 9,051,000 kronor, *dels ock* för påbörjande av anläggningen för år 1917 anvisa ett belopp av 500,000 kronor.

Det av järnvägsstyrelsen nu framlagda förslaget om dubbelspårsanläggning å linjen Tranås—Sävsjö är att betrakta som ett led i strävandena att, så snart sådant av statsfinansiella hänsyn låter sig göra, utbygga

Departements-
chefen.

hela bansträckan Mjölby—Hässleholm till dubbelspårig bana. Anslag till utläggande av ytterligare ett järnvägsspår å linjen Norrköping—Mjölby har, som bekant, redan av riksdagen beviljats.

Trafiken på den järnvägslinje, som förbinder de stora trafikcentra Stockholm och Malmö, landets måhända viktigaste järnvägssträcka, visar under de sista åren en stark och alltjämt fortgående stegring. Besörjandet av trafiken å densamma har också blivit en allt svårare uppgift med den i stort sett ännu enkelspåriga banan och med nuvarande otillfredsställande och otillräckliga bangårdsanordningar. Erfarenheterna från den sista tidens — låt vara onormalt starka trafik — hava också mera än någonsin bestyrkt detta förhållande. Oregelbundenheterna såväl i person- som godstrafiken hava visserligen varit ofrånkomliga, men det kvarstår såsom ett beklagligt faktum, att trafikarbetet icke, såsom för landets näringsliv varit önskvärt, kunnat avvecklas varken på sätt eller till omfång, som varit möjligt med mera fullständiga och moderna bantekniska anordningar. Hur trängande behovet än kan vara, kan det emellertid av statsfinansiella skäl ej nu ifrågasättas att genast taga under övervägande hela den återstående enkelspåriga bansträckans ombyggnad. Frågan om dubbelspårs anordnande, utöver vad som nu föreslås, kommer dock att avhandlas i den plan för arbeten och anskaffningar för statens järnvägars räkning under fem år framåt, räknat från och med år 1918, som järnvägsstyrelsen genom nådigt brev den 4 februari 1916 anbefallts att upprätta.

Den av järnvägsstyrelsen nu till ombyggnad föreslagna linjen Tranås—Sävsjö, som har en längd av 81,7 kilometer, är en av de mest ansträngda sträckorna å hela ifrågavarande huvudlinje. Å linjen Tranås—Sävsjö förekomma nämligen ett mycket stort antal tåg och tågmöten, däribland mötena för nattågen mellan Stockholm och Malmö. Till belysande härav ber jag att få åberopa en grafisk tidtabell, vilken torde som bilaga 1 få vidfogas protokollet. Genom den dubbelspårsanläggning, som nu äsyftas mellan Tranås och Sävsjö, skulle man ej endast kunna förebygga hinder för tågens rättidiga framförande och utjämna uppkomna förseningar samt därigenom trygga tågens rättidiga ankomst till Stockholm, Malmö eller Trälleborg; man skulle också i allmänhet uppnå större säkerhet vid järnvägsdriften och större trafikförmåga å hela omförmälda huvudlinje. Jag har sålunda ingen erinran att göra emot järnvägsstyrelsens förslag, att ifrågavarande bandel väljes till ombyggnad i första hand, utan finner det tvärtom synnerligen angeläget, att en sådan ombyggnad oförtövat kommer till stånd.

Det nya spåret skulle i allmänhet komma att ligga på fast undergrund i omedelbar närhet av gamla banan och skilja sig från densamma endast på några få korta sträckor, varest markens bärighet är mindre god och där på grund härav arbetet med spårets utläggande skulle kunna tänkas åstadkomma rubbning av den gamla banvallen, om det nya spåret byggdes omedelbart intill det gamla. Några nämnvärda svårigheter vid dubbelspårets byggande synas icke förefinnas vare sig i nyssnämnda avseende eller på annat sätt, även om arbetena måste bliva jämförelsevis omfattande till följd av den i allmänhet avsevärt kuperade och bergiga terräng, banan genomlöper, och de betydande ombyggnader, som måste verkställas å bangårdarna.

I fråga om kostnaderna för det nya spårets utläggande jämte tillhörande bangårdsutvidgningar ber jag få åberopa en sammanställning, vilken som bilaga 2 torde få åtfölja protokollet. Vidkommande svårigheten att särskilt under nuvarande förhållanden verkställa kostnadsberäkningar med anspråk på giltighet för flera år framåt ber jag få hänvisa till vad järnvägsstyrelsen härom anfört i sin skrivelse.

Den i järnvägsstyrelsens skrivelse angivna skillnaden i kostnad per kilometer för själva dubbelspåret — oberäknat stationskostnaderna — för nu ifrågavarande bandel och den, som beräknades för det tidigare beslutade dubbelspåret mellan Norrköping och Mjölby, eller 11,100 kronor, framgår närmare av en tabell, vilken som bilaga 3 torde få biläggas protokollet. Denna kostnadsskillnad har sin huvudsakliga orsak i följande omständigheter.

Kostnaderna för markförvärv hava för kilometer beräknats omkring 2,000 kronor högre nu än ifråga om dubbelspåret Norrköping—Mjölby. Detta är beroende bland annat därpå, att man förutsatt, att å delar, där banan löper genom skogsmark, inköp skulle äga rum av bredare område till skydd mot fara för skogseld.

Terrasseringsarbetena äro för den nu ifrågavarande anläggningen mera omfattande än för bandelen Norrköping—Mjölby. Härtill kommer, att i följd av den allmänna prisstegringen — som, enligt vad styrelsen meddelat, vid tiden för kostnadsförslagets upprättande kunde uppskattas till omkring 600,000 kronor för samtliga till dubbelspårsbyggnaden hörande arbeten i jämförelse med de före kristidens inträdande rådande förhållandena — kostnadsförslaget enhetspris ansetts böra höjas. Allt detta medför en ökning av de beräknade kostnaderna för terrasseringsarbetena av i runt tal 4,800 kronor per kilometer.

Kostnaderna för spåröverbyggnaden hava nu, likaledes till följd av prisstegringarna, beräknats omkring 3,700 kronor högre per kilometer än som beräknades för linjen Norrköping—Mjölby.

En annan del av kostnadsskillnaden, eller i runt tal 4,900 kronor per kilometer, faller på kostnadsökning i fråga om vägar och väganläggningar jämte viss såsom nödvändig ansedd höjning av det för oförutsedda utgifter och allmänna omkostnader beräknade procentuella beloppet.

I sammanhang härmed torde böra erinras, att det, med hänsyn såväl till trafiksäkerheten å banan som till minskande av risken för den vägfärande allmänheten, förutsatts, att vid de viktigaste vägkorsningarna skulle anordnas vägportar och vägbroar i stället för plankorsningar. Kostnaderna härför jämte därav föranledda vägomläggningar samt ändring och tillbyggnad av redan befintliga sådana vägportar och vägbroar belöpa sig till ej mindre än i runt tal 800,000 kronor, fördelade på såväl linjekostnaderna som stationskostnaderna.

Däremot hava kostnaderna per kilometer nu beräknats lägre för vissa grupper av arbeten — såsom för broar, vilka förekomma i mindre omfattning. Detta medför en minskning i de nu beräknade kostnaderna per kilometer av i runt tal 4,300 kronor.

Mot förslaget i nu berörda delar, i den mån detsamma kunnat vara föremål för mitt bedömande, har jag icke funnit anledning till någon erinran.

Vad därefter angår de av järnvägsstyrelsen föreslagna bangårdsanläggningarna, som skulle företagas i samband med dubbelspårsbyggnaden, medföra dessa givetvis högst betydande kostnader. Detta synes mig emellertid vara ofrånkomligt, därest man önskar bringa ifrågavarande viktiga bansträcka i det trafikvärde, förhållandena kräva. Beträffande denna bansträcka gäller nämligen — liksom i allmänhet i fråga om de starkast trafikerade järnvägslinjerna — att de nuvarande stationerna äro föga ändamålsenliga och otillräckliga för trafikens rationella avvecklande. Med dubbelspårsanläggningen följa också särskilda fordringar för trafikens skötande, som göra grundliga omdaningar av stationerna nödvändiga.

Beträffande den nya anordning i fråga om utförandet av förbigångsspår å stationerna vid bandelen Tranås—Sävsjö, vilken järnvägsstyrelsen förordat, har jag inhämtat, att förbigångsspår enligt detta system redan från början skulle — förutom vid Nässjö — utföras vid Tranås, Aneby och Sävsjö stationer. Framdeles är avsett att utlägga sådant förbigångsspår vid Frinnaryd, Solberga och Grimstorp. Vid övriga statio-

ner — Gripenberg, Flisby och Sandsjö — har järnvägsstyrelsen däremot ej ansett nödvändigt att nu planera anordnandet av särskilt förbigångsspår.

Det synes mig vara fullt riktigt, att man — på sätt som skett — vid planläggandet av de ifrågavarande bangårdsombyggnaderna tager hänsyn till angelägenheten av att de anordningar, som till en början utföras, utan vidare låta sig utvecklas vid efterhand framträdande behov. Detta har järnvägsstyrelsen velat möjliggöra därigenom, att förutom det första utbyggnadsstadiet, som omedelbart skulle komma till utförande, planerats framtida utbyggnadsstadier, anknyttande sig till det första. För säkerställande av de senare utbyggnadsstadiernas genomförande skulle erforderliga markområden förvärvas redan i samband med första utbyggnaden.

De största kostnaderna föränledas av de bangårdsanläggningar, som skulle utföras vid Tranås, Nässjö och Sävsjö stationer, nämligen respektive 683,000, 532,000 och 548,300 kronor — detta frånsett kostnaderna för det nya spårets framdragande genom stationsområdena, vilken utgift inräknats i linjekostnaderna.

Vid Tranås har sedan länge förelegat behov av förändringar å bangården. Även å Sävsjö station erfordras jämförelsevis omfattande anordningar, för att stationen skall kunna möta de krav, som ställas å densamma. Vad slutligen beträffar Nässjö station, är denna den enda station, där de föreslagna anläggningarna, vilka så gott som utslutande hänföra sig till personbangården, ej huvudsakligen betingas av hänsyn till den genomgående trafiken. Trafikförhållandena i allmänhet vid denna stora knutpunkt — från Nässjö utgå järnvägslinjer i ej mindre än sex olika riktningar — synas mig emellertid tillfullo motivera, att i samband med dubbelspårsutläggningen sådana förändringar vidtagas i avseende å personbangården, att denna blir lika väl rustad att möta de krav, vilka ställas på densamma, som gods- och rangerbangården efter genomförandet av den ombyggnad, för vars påbörjande innevarande riksdag i enlighet med Kungl. Maj:ts därom framställda förslag beviljat medel.

På grund av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att besluta anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Tranås och Sävsjö för en beräknad kostnad av sammanlagt 9,051,000 kronor samt för

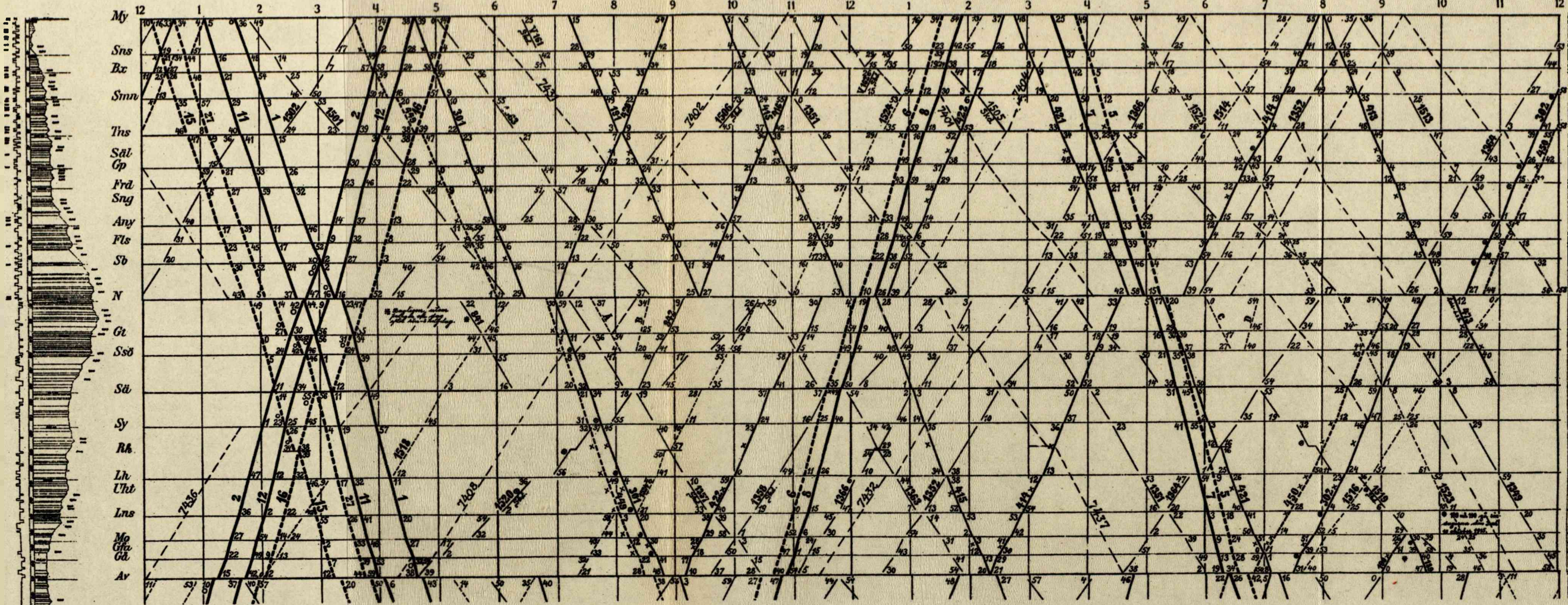
Kungl. Maj:ts Nåd. Proposition Nr 162.

nämnda anläggning och därmed sammanhängande arbeten för år 1917 anvisa ett belopp av 500,000 kronor.

Vad departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla; och skulle nådig proposition avlätas till riksdagen av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Nils Ädelgren.



- Snälltåg, ordinarie
- " supplements
- " eller extra
- Persontåg, ordinarie
- " , supplements eller extra
- / " , icke upptaget å ansl.tdt
- Blandat, eller godståg, ordinarie
- " " " , extra
- / " " " , icke upptaget å ansl.tdt (ordinarie)

Anm. Tågen 5 och 6 komma antagligen att ändras till ordinarie efter krigets slut.

Anm. De extra godstågen gå ofta regelbundet under långa tider.

Bil. 2.

Sammanställning av kostnaderna för utläggande av ytterligare
ett järnvägsspår mellan Tranås och Sävsjö med
tillhörande bangårdsutvidgningar.

S a m m a n -
av kostnaderna för utläggande av ytterligare ett järnvägsspår
Längd

	Jordområdes anskaffning.	Terrassering.	Broar och trummor.	
Huvudspår:				
Tranås bangård—huvudspår	—	4,750	1,750	—
Tranås—Gripenberg	47,935	292,247	50	56,900
Gripenberg bangård—huvudspår	—	24,815	—	—
Gripenberg—Frinnaryd	16,640	119,670	50	17,577
Frinnaryd bangård—huvudspår	—	20,070	—	—
Frinnaryd—Aneby	41,990	236,835	50	136,895
Aneby bangård—huvudspår	—	3,530	—	—
Aneby—Flisby	16,340	47,445	—	21,695
Flisby bangård—huvudspår	—	5,490	—	—
Flisby—Solberga	19,320	73,550	—	30,852
Solberga bangård—huvudspår	—	6,835	—	1,170
Solberga—Nässjö	30,594	175,275	—	23,270
Nässjö bangård—huvudspår	—	25,500	—	—
Nässjö—Grimstorp	37,074	50	123,260	15,980
Grimstorp bangård—huvudspår	—	3,600	—	—
Grimstorp—Sandsjö	35,277	56,995	—	17,900
Sandsjö bangård—huvudspår	—	6,905	—	—
Sandsjö—Sävsjö	29,510	163,950	—	9,347
Sävsjö bangård—huvudspår	—	8,655	—	450
Summa kronor...	274,680	50	1,399,378	50
Kostnad per km.	3,362	—	17,127	—
Bangårdar:				
Tranås	22,708	—	70,860	—
Gripenberg	40,174	—	55,345	—
Frinnaryd	15,153	—	3,720	—
Aneby	33,735	—	15,815	—
Flisby	20,029	—	3,720	—
Solberga	5,326	—	5,310	—
Nässjö	9,500	—	119,000	—
Grimstorp	1,720	—	5,240	—
Sandsjö	27,726	—	19,495	—
Sävsjö	75,583	—	31,015	—
Summa kronor...	251,654	—	329,520	—
Summa sumærum...	526,334	50	1,728,898	50

ställning

Bil. 2.

mellan Tranås och Sävsjö med tillhörande bangårdsutvidgningar.

81,7 km.

Vägar och vägomläggningar.	Överbyggnader.	Telegraf och signaler.	Husbyggnader.	Diverse arbeten.	Allmänna omkostnader.	Summa.
—	22,260	448	—	280	5,512	35,000
166,960	259,060	346	10,500	9,030	126,021 50	969,000
2,750	34,160	464	—	290	9,521	72,000
3,200	154,068	830	24,000	5,325	51,689	393,000
3,000	31,220	408	—	255	8,047	63,000
5,000	307,828	564	12,500	9,795	112,592 50	864,000
—	23,450	27	—	225	4,768	32,000
1,200	136,800	1,429 50	—	4,580	34,510 50	264,000
—	26,285	369 80	—	215	4,640 20	37,000
10,500	158,400	328	6,000	4,550	45,499 50	349,000
—	22,115	361 20	—	210	4,308 80	35,000
136,800	287,880	3,522 50	6,000	9,160	110,498 50	783,000
64,000	30,310	—	—	—	17,190	137,000
82,950	280,840	300	12,000	8,547 50	84,048	645,000
—	25,025	344	—	200	3,831	33,000
51,600	145,040	155 40	6,000	4,570	47,462 60	365,000
—	19,565	—	—	210	4,320	31,000
118,100	291,200	312	6,000	10,100	94,480 50	723,000
1,400	33,425	488	—	305	6,277	51,000
647,460	2,288,931	10,697 40	83,000	67,847 50	775,217 60	5,881,000
7,924	28,019	131	1,016	830	9,488	71,983
98,800	100,712 50	65,000	135,000	94,945	87,434 50	683,000
28,600	72,912 50	40,000	12,700	11,552 50	40,856	305,000
56,100	62,325	40,000	14,625	11,765 50	31,686 50	242,000
—	78,435	70,000	14,800	26,892	36,298	282,700
200	45,810	45,000	4,620	10,552	20,069	153,000
200	40,230	40,000	11,620	9,462	17,852	133,000
—	187,440	—	10,000	142,407 50	57,167 50	532,000
—	30,745	40,000	—	8,122	13,753	102,000
200	35,395	40,000	20,460	13,452	24,112	189,000
2,200	125,370	70,000	40,000	82,195	72,612	548,300
186,300	779,375	450,000	263,825	411,345 50	401,840 50	3,170,000
833,760	3,068,306	460,697 40	346,825	479,193	1,177,058 10	9,051,000

Bil. 3.

	Norrköping—Mjölby 78.6 km.			Tranås—Sävsjö 81.7 km.		
	Huvudlinjen		Bangårdar	Huvudlinjen		Bangårdar
	Summa kostnad	utgörande per km.	Summa kostnad	Summa kostnad	utgörande per km.	Summa kostnad
Jordområdets anskaffning	102,900	1,300	192,600	274,680	3,360	251,654
Terrassering	972,800	12,360	245,000	1,399,378	17,130	329,520
Broar och trummor	557,800	7,050	34,700	333,787	4,090	96,140
Vägar och vägomläggningar	595,200	7,520	282,900	647,460	7,920	186,300
Överbyggnader	1,911,000	24,300	536,900	2,288,931	28,020	779,375
Telegraf och signaler	76,100	970	451,700	10,697	130	450,000
Husbyggnader	121,400	1,520	186,800	83,000	1,010	263,825
Diverse arbeten	69,300	880	434,700	67,847	830	411,345
Allmänna omkostnader	393,500	5,000	234,700	775,217	9,490	401,840
Summa kr.	4,800,000	60,900	2,600,000	5,881,000	71,980	3,170,000

Anmärkning. Allmänna omkostnader äro räknade till c:a 10 % för Norrköping—Mjölby och till c:a 15 % för Tranås—Sävsjö.

Överbyggnaden är räknad till c:a 24 kronor per meter för Norrköping—Mjölby och till c:a 27.5 kronor per meter för Tranås—Sävsjö.

Vidkommande kostnaderna för telegraf och signaler bemärkes, att i dessa kostnader för Norrköping—Mjölby under huvudlinjen inräknats kostnad för linjeblockering, under det att för Tranås—Sävsjö motsvarande kostnad upptagits under stationer.