

Nr 151.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående disposition under år 1926 av medel ur statens järnvägars förnyelsefond för utförande av vissa arbeten m. m.; given Stockholms slott den 19 februari 1926.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,

enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF.

Viktor Larsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 19 februari 1926.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDEÉN, statsråden OLSSON, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, LINDERS, SCHLYTER, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Departementschefen, statsrådet Larsson, anför:

I skrivelse den 22 december 1925 har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte fastställa ett skrivelsen vidfogat förslag till stat för förnyelsefondens användning under år 1926, och har Kungl. Maj:t, med anledning därav, genom brev den 15 januari innevarande år medgivit, att medel ur statens järn-

Bihang till riksdagens protokoll 1926. 1 saml. 126 häft. (Nr 151.)

vägars förnyelsefond under år 1926 finge användas för vissa närmare angivna arbeten. Vidkommande däremot frågan om användande av medel ur förnyelsefonden för följande i skrivelsen omnämnda arbeten, nämligen ombyggnad av Lunds station, om- och påbyggnad av förrådshuset vid Stockholms centralstation, ombyggnad av verkstadsanläggningen m. m. i Göteborg samt byggande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken, förklarade sig Kungl. Maj:t vilja framdeles meddela beslut.

Enligt det förslag till bestämmelser rörande de statens järnvägar, statens vattenfallsverk, telegrafverket och postverket tillhöriga förnyelsefonder, över vilket Kungl. Maj:t genom proposition, nr 26, inhämtat riksdagens yttrande, synes användande av förnyelsefondsmedel för de nämnda arbetena vara av den natur, att riksdagens medgivande härtill bör inhämtas. Jag anhåller därför att nu till behandling få upptaga frågan om användande av medel för berörda arbeten.

*Ombyggnad
av Lunds
station.*

I skrivelse den 8 september 1922 angående behovet av anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. under budgetåret 1923—1924 framlade järnvägsstyrelsen förslag till ombyggnad av Lunds station. Kostnaden beräknades då till 1,800,000 kronor, varav hälften ansågs böra bestridas med kapitalökningsmedel och hälften med förnyelsefondsmedel. Med godtagande av denna fördelning har riksdagen anvisat de beräknade kapitalökningsmedlen. I sin ovan omnämnda skrivelse av den 22 december 1925 har järnvägsstyrelsen meddelat, att för arbetenas fortsatta bedrivande erfordrades under år 1926, utöver beräknade kapitalöknings- och förnyelsefondsmedel, ytterligare medel ur förnyelsefonden. Styrelsen har därvid framhållit, att, på grund av de på förhand svarberäknliga ombyggnads- och ändringsarbetena, särskilt i stationshuset, de ursprungligen beräknade byggnadskostnaderna komme att överskridas.

Av den redogörelse styrelsen sedermera avgivit framgår, att, oberäknat ett för terrasseringsarbeten använt belopp av arbetslöshetsmedel å omkring 100,000 kronor, en ökning komme att uppstå i de ursprungligen beräknade kostnaderna med 300,000 kronor. Denna kostnadsökning vore huvudsakligen beroende på dels att en del arbeten i stationshuset särskilt avseende förstärkningar av grunden tillkommit och dels att det under ombyggnadsarbetenas gång visat sig nödvändigt att i väsentligt större omfattning än från början beräknats verkställa utbyte av växlar och räler.

*Departement-
schefen.*

Givetvis måste det vara vanskligt att uppgöra fullt tillförlitliga förhandsberäkningar för ombyggnads- och förändringsarbeten av nu ifrågavarande slag, varpå också erfarenheten ofta givit exempel. Då den nu konstaterade kostnadsökningen huvudsakligen faller på förändrings- och ersättningsarbeten, biträder jag järnvägsstyrelsens förslag, att densamma täckes med förnyelsefondsmedel. Enär vid anvisandet av medel för byggnadsföretaget jämväl kostnadernas fördelning på förnyelsefonds- och kapitalökningsmedel varit föremål för riksdagens prövning, torde riksdagens godkännande av styrelsens förslag till kostnadsökningens täckande böra inhämtas.

Järnvägsstyrelsen har i sitt förslag till stat för disposition av förnyelsefondsmedel under år 1926 för påbörjande av om- och påbyggnad av förråds-
huset vid Stockholms centralstation upptagit ett belopp av 200.000 kronor. Beträffande detta arbete, som i sin helhet beräknas draga en kostnad av 685.000 kronor, har styrelsen anfört följande:

*Om- och påbyggnad av förråds-
huset vid
Stockholms
central-
station.*

»Första distriktets huvudförråd är nu uppdelat på lokaler vid Värtan, Stockholms centralstation och Liljeholmen. Den vid Liljeholmen befintliga delen av förrådet har till huvudsaklig uppgift att förse därvarande huvudverkstad med behövliga effekter samt att upplagra och till linjen försända vissa metall-effekter och reservdelar för rullande materiel. Förrådsutrymmet vid Liljeholmen är emellertid alldeles för knappt, så att även mera ömtåliga effekter måste i stor utsträckning förvaras utomhus. Vidare äro bodar och skjul i synnerligen bristfälligt skick. Men framförallt äro de även mindre lämpligt belägna i förhållande till trafikspår och andra tillfartsvägar, så att transporterna ställa sig obekväma och dyra. Ännu mera kommer detta att göra sig gällande, sedan, efter ibruktagandet av den under utförande varande nya infartslinjen till Stockholm över Södermalm, Liljeholmen blivit förvandlad till säckstation med lokalförbindelse endast över Älvsjö. Till de redan nu föreliggande svårigheterna på grund av förrådsbyggnadernas otillräcklighet och olämpliga läge komma alltså att läggas även stora olägenheter beträffande tågförbindelserna. Styrelsens avsikt är därför nu att inskränka förrådsverksamheten i Liljeholmen till anordnandet av ett filialförråd, vars uppgift skall vara endast att tillhandahålla effekter enbart för verkstadens behov. Till huvudförrådet vid Stockholms centralstation, där lokalerna skola centraliseras, skall sedan helt hänläggas behandlingen av de förrådsartiklar, som äro avsedda för linjens behov. Men även de vid Centralstationen befintliga förrådslokaler äro mycket föråldrade och spridda samt otillräckliga för sin uppgift och skulle egentligen liksom de vid Liljeholmen redan för länge sedan ha bort undergå en väsentlig förbättring för att kunna rätt tjäna sitt ändamål. Detta arbete har dock av styrelsen länge eftersatts i avvaktan på de långvariga förhandlingarna med Stockholms stad angående dispositionerna i Stockholms bangårdsfråga. Dessa ha nämligen kunnat komma att beröra de utrymmen, som upptagas av förrådslokaliteterna. Då det nu efter äntligen träffat avtal med staden är klart, att de vid Centralstationen disponerade utrymmena allt fortfarande kunna och lämpligen även bära disponeras för förrådet, har styrelsen, vid valet mellan att upphjälpa de gamla lokaliteterna och utlägga därför erforderliga kostnader — beräknade till omkring 324.000 kronor — eller att förändra anordningarna på ett för lång tid bestående och för driften rationellt sätt, givetvis valt detta senare alternativ, då därmed vinnes även en minskning av de genom de nuvarande otjänliga anordningarna fördrjade driftkostnaderna. Styrelsen har beräknat, att denna driftkostnadsminskning väl motväger räknan på det ovan nämnda belopp, vilket skall behöva utges för genomförande av de nya anordningarna.»

Av järnvägsstyrelsens framställning torde framgå, att åtgärder nu behöva vidtagas för ernående av förbättrade anordningar för förrådsväsendets skötsel vid statens järnvägars första distrikt. Den av styrelsen förordade lösningen av denna fråga synes lämplig. Genom centralisering av förrådsarbetet till ett ställe inbesparas personal och minskas transportkostnaderna. Då det även är avsett att till den nya förrådsbyggnaden sammanföra alla för förrådet erforderliga expeditioner, uppstår jämväl härigenom möjlighet till personalbesparingar. Enligt vad jag inhämtat från järnvägsstyrelsen beräknas den samman-

Departementschefen.

lagda kostnadsminskningen på grund av personalindragning uppgå till omkring 33,000 kronor årligen. Härtill kommer årlig besparing i fraktkostnader, beräknad till 2,500 kronor, och dessutom den nettoinkomst, som tillsvidare kan beräknas å uthyrning av ledigblivna gamla lokaler.

Beträffande byggnadsföretaget har jag från järnvägsstyrelsen inhämtat vissa ytterligare uppgifter. Vad först angår lämpligheten av det föreslagna läget framhålles, att andra platser inom Stockholms bangårdsområden än det nu föreslagna området vid Torsgatan, nämligen vid Hagalund, Värtan, Stockholms norra station och Albano, skulle kunna ifrågasättas, men att dessa platser anses framdeles bliva behöfliga för andra med hänsyn till deras läge mera lämpliga ändamål, särskilt spåranläggningar. Därtill kommer, att ett centralt läge är eftersträfvansvärt för huvudförrådsbyggnaden med hänsyn till den livliga varuutväxlingen medelst skjutsar och bud, som dagligen pågår mellan, å ena sidan, förrådet och, å andra sidan, leverantörer inom staden samt tjänsteställena i och i närheten av centralstationen. Även för sändningar å järnväg till och från förrådet i form av fraktstykkegoods och ilgoods, vilka sändningar förmedlas över norra respektive centralstationen, är den föreslagna platsens läge så gynnsamt som möjligt. Möjligheter till framtida utbyggnad ernås genom påbyggnad eller ock genom nybyggnad å den del av området, varest tillsvidare är avsett att uppföra ett skjul. Även för förrådspersonalen, som uppgår till ett sextiotal man och nu innehar bostäder med hänsyn till det nuvarande förrådets läge, är det fördelaktigt, att icke någon mera betydlig förflyttning vidtages. Slutligen framhålles, att anläggningskostnaderna bliva väsentligt reducerade genom att grunden och bottenvåningen i den på platsen förut befintliga byggnaden kunna utan större förändringar komma till användning.

Beträffande byggnadens storlek har jag, efter att därom hava inhämtat närmare uppgifter från järnvägsstyrelsen, icke funnit skäl till särskild erinran. Till belysande av denna sak kan nämnas, att utrymmet i den nu föreslagna byggnaden är något mindre än motsvarande utrymmen i den för ett tiotal år sedan uppförda byggnaden för tredje distriktets huvudförråd i Malmö, varvid dock är att märka, att förrådsrörelsen är större vid första distriktet än vid det tredje.

Jag finner därför icke skäl till erinran mot den föreslagna byggnadens läge och omfång. Järnvägsstyrelsen beräknar arbetet i sin helhet draga en kostnad av 685,000 kronor, av vilket belopp styrelsen ifrågasatt att för år 1926 använda 200,000 kronor.

Då med den nu föreslagna byggnaden till allra största delen endast avses att ersätta befintliga föråldrade lokaler, anser jag mig kunna biträda järnvägsstyrelsens förslag, att kostnaden i sin helhet bestrides av medel ur förnyelsefonden. Med hänsyn till byggnadsföretagets sammanhang med ordnandet av Stockholms bangårdar och jämförelsevis betydande omfattning synes dock frågan böra underställas riksdagen.

*Ombyggnad
av verkstads-
anläggningen
m. m. i
Göteborg.*

På därom av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen till 1919 års riksdag gjord framställning anvisade riksdagen på tilläggsstat för år 1919 ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor för förvärv av vissa för nya bangårdsanordningar samt nya verkstadsanläggningar i Göteborg erforderliga markområden. Av

nämnda belopp voro 800,000 kronor avsedda för förvärv av mark för ifrågasatt ny verkstadsanläggning och 700,000 kronor för förvärv av mark för blivande bangårdsombyggnad.

I sitt förslag till stat för förnyelsefondens användning för år 1926 har järnvägsstyrelsen för ombyggnad av huvudverkstaden i Göteborg upptagit ett belopp av 500,000 kronor.

I särskild skrivelse den 22 december 1925 har järnvägsstyrelsen närmare utvecklats skälen härför. Styrelsen har därvid anmält, att styrelsen med Göteborgs stad träffat villkorligt avtal om förvärv av den för verkstadsanläggningen erforderliga marken mot vederlag av annan av järnvägsstyrelsen för samma ändamål tidigare inköpt mark.

Enligt berörda, den 15 och den 30 september 1925 dagtecknade avtal har Göteborgs stad till järnvägsstyrelsen med äganderätt överlåtit å en vid avtalet fogad karta utmärkta delar av hemmanen Mellby Rotegården, Utby Nordgården, Utby Kullegården, Utby Bäckegården och Utby Lilla Sörgården, allt i Partille socken, mot det att järnvägsstyrelsen till Göteborgs stad med äganderätt överläte de i Mölndals stad belägna hemmanen Kärra Storegården och Kärra Hökegården med vissa angivna undantag. Bytet skulle äga rum utan erläggande av mellangift och på villkor bland andra: Tillträde skulle ske den 1 augusti 1926. Å Partilleområdet jämte eventuellt erforderlig angränsande mark skulle av järnvägsstyrelsen anläggas en huvudverkstad för statens järnvägar samt utföras för verkstadsdriften erforderliga övriga anläggningar, såsom spårförbindelser m. m. Därest denna anläggning ej fullbordats och för sitt ändamål tagits i anspråk inom tio år efter det järnvägsstyrelsen tillträtt området, skulle järnvägsstyrelsen betala till staden 10,000 kronor för varje påbörjat år, dröjsmålet varade. Avtalet vore giltigt endast under förutsättning, dels att detsamma blivit före den 1 april 1926 av Kungl. Maj:t och stadsfullmäktige i Göteborg godkänt, dels ock att Kungl. Maj:t senast den 1 juli 1926 beslutat, att omförmälda verkstadsområde jämte vissa andra delar av Partille socken skulle införlivas med Göteborgs stad.

Styrelsen har i sin sist omförmälda skrivelse beträffande avtalets tillkomst anfört:

Efter framställning från Göteborgs stads delegerade för underhandlingar om ordnandet av Göteborgs bangårdsförhållanden hade underhandlingar upptagits med stadens drätselkammare angående förläggande av den planerade nya huvudverkstaden vid Göteborg till stadens egendom Fjällbo i Partille socken i stället för till den förut avsedda platsen cirka 2 kilometer söder om Fässbergs — numera Mölndal nedre — station. Vid sistnämnda plats hade styrelsen redan inköpt en del av den för verkstadsanläggningen erforderliga mark, till vars förvärv 1919 års riksdag anvisat medel.

Nämnda underhandlingar med staden hade resulterat i ett den ¹⁵/₃₀ september 1925 daterat bytesavtal mellan styrelsen och Göteborgs stads drätselkammare, enligt vilket avtal staden skulle till statens järnvägar överläta de inom egendomen Fjällbo belägna områden, som erfordrades för den nya huvudverkstads förläggande dit, emot att statens järnvägar till staden överläte de i enlighet med 1919 års riksdagsbeslut redan inköpta områdena vid Fässberg.

I fråga om innebörden av berörda avtal har styrelsen anfört:

År 1919 avsåg man att förlägga den nya huvudverkstaden till förutnämnda plats söder om Fässbergs station, å ett område inom hemmanen Kärra Storegården, Kärra Hökegården och Lilla Kråketorp, vilket område då varit så gott som det enda för ändamålet lämpliga i Göteborgs närhet, som kunde påräknas förvärvat för rimligt pris. Av det för verkstadsanläggningen sålunda avsedda området hade styrelsen under åren 1919 och 1921 för ett sammanlagt belopp av 380.000 kronor inköpt de tvenne förstnämnda hemmanen. Å det återstående erforderliga området hade styrelsen däremot icke kunnat erhålla antagbart anbud, utan hade det varit styrelsens avsikt förvärva detta område genom expropriation. Den från stadens sida numera ifrågasatta och i avtalet avsedda platsen för verkstadsanläggningen vore belägen i omedelbar närhet till statens järnvägars rangerbangård vid Sävenäs. Den förut planerade platsen för verkstaden låge däremot på cirka 10 kilometers avstånd från stationsanordningarna i Göteborg och dessutom i sådant läge, att vagnöverföringen mellan nämnda stationsanordningar i Göteborg och verkstaden måste ske över den redan förut starkt trafikerade västkustbanelinjen mellan Göteborg och Almedal. Sedan detta tillfälle nu yppat sig, skulle därför ett förläggande av verkstaden till nu ifrågasatt plats vid Fjällbo för statens järnvägar medföra minskade kostnader för vagntransporter mellan Göteborgs stationer och verkstaden — beräknade till minst 8,000 kronor per år —, varjämte skulle erhållas ett mera centralt läge för andra distriktets huvudförråd, vilket, där så ske kunde, borde vara förlagt invid verkstadsanläggningen. Vidare vunnes vissa fördelar i avseende å anslutning till stadens ledningar, för elektricitet, gas och vatten m. m. De markområden, som staden enligt avtalet skulle överlåta till statens järnvägar, innehöle en areal av cirka 211,000 kvadratmeter. Arealen av de områden, statens järnvägar skulle överlåta åt staden, utgjorde sammanlagt 988,000 kvadratmeter, varav 242,400 kvadratmeter inägor och 745,600 kvadratmeter utägor. Utägor, som från inägor sträckte sig såsom en smal kil av omkring 4 kilometers längd i sydlig riktning, utgjordes av i allmänhet kal och otillgänglig bergmark av mycket ringa värde. Då de markområden vid Fässberg, som enligt avtalet skulle till staden överlåtas såsom vederlag för stadens överlåtande till statens järnvägar av området vid Fjällbo, vid förvärvandet dragit en kostnad av 380,000 kronor, skulle sålunda Fjällboområdet komma att för statens järnvägar betinga ett pris av 1 krona 80 öre per kvadratmeter, vilket pris med hänsyn till områdets belägenhet invid Göteborgs stad torde anses vara förmånligt. Göteborgs stadsfullmäktige hade den 22 oktober 1925 beslutat för sin del godkänna bytesavtalet i fråga. Beträffande villkoret om verkstadsområdets införlivning med Göteborgs stad hade kammarrådet E. Schalling på uppdrag av kammarkollegium efter verkställd utredning i ärendet i ett till kammarkollegium den 8 oktober 1925 avgivet yttrande tillstyrkt inkorporeringen i fråga.

Angående det till förvärv ifrågasatta områdets utnyttjande anför styrelsen:

Styrelsen hade tidigare förutsatt, att utöver den staden tillhöriga mark vid Fjällbo, som enligt bytesavtalet skulle till statens järnvägar överlåtas, erforderades för verkstadsanläggningen ytterligare förvärv av i enskild ägo varande mark. Styrelsen hade då utgått ifrån att möjlighet borde hållas öppen för anläggande framdeles jämväl av verkstad för lokomotivreparationer. Styrelsen hade emellertid numera kommit till den uppfattningen, att denna gren av verkstadsrörelsen för framtiden borde kunna förläggas till huvudverkstaden vid Örebro, vid vilket förhållande styrelsen beräknade, att de av staden enligt avtalet till statens järnvägar överlåtna områdena skulle vara tillräckliga för tillgodoseende av de framtida utvidgningar av verkstadsanläggningen i övrigt,

som kunde vara att förutse. Något förvärv av i enskild ägo varande mark skulle därför icke erfordras i annan mån än för framdragande av spårförbindelse mellan Sävenäs rangerbangård och verkstadsområdet, för vilket ändamål erfordrades förvärv av i runt tal 4,000 kvadratmeter enskild mark, vilken mark styrelsen beräknade kunna erhållas till ett pris av omkring 16,000 kronor. Spårförbindelsen till verkstadsområdet vid Fjällbo skulle — huvudsakligen på grund av att förbindelsen måste framdragas på bro över Säveån — komma att i anläggning draga en kostnad, som med 250,000 kronor beräknades överstiga kostnaden för motsvarande förbindelse mellan västkustbanans huvudlinje och den tidigare planerade verkstadsanläggningen vid Fässberg. Denna merkostnad syntes styrelsen lämpligen böra sammanföras med kostnaden för det för verkstaden erforderliga markförvärvskontot. Under denna förutsättning skulle kostnaderna för förvärv av för verkstadsanläggningen erforderlig mark komma att i sin helhet uppgå till ett belopp av 646,000 kronor. Av förutnämnda av 1919 års riksdag för ifrågavarande ändamål anvisade anslag å 800,000 kronor skulle sålunda komma att uppstå ett överskott å 154,000 kronor. Till det här omhandlade området hade järnvägsstyrelsen nu för avsikt att söka få förflytta dels den nuvarande huvudverkstadens i Göteborg vagnreparationsavdelning, dels andra distriktets huvudförråd. Den tomtmark, som därigenom frigjordes inne i stadens centrum, uppginge till cirka 28,000 kvadratmeter, tidigare värderad till 75 kronor per kvadratmeter eller sammanlagt 2,100,000 kronor. Detta område bildade en värdetillgång, som kunde realiseras eller användas som bytesobjekt vid uppgörelserna med staden angående behöfliga anordningar och omgestaltningar vid Göteborgs station, men som i varje fall borde beaktas vid frågan om finansieringen av den ifrågasatta verkstadsombyggnaden.

Styrelsen finner det nödvändigt att slopa den nuvarande huvudverkstaden och anför härom:

Den nuvarande verkstaden vore otidsenlig för sin uppgift samt saknade utvecklingsmöjligheter. Vagnverkstadens huvudbyggnad hade blivit färdig år 1868 och vore således 57 år gammal. Den hade sedermera vid olika tillfällen tillbyggt men efter år 1894 hade någon utvidgning av vagnverkstaden av betydelse ej kunnat företagas, emedan plats härför saknats. Större delen av verkstaden vore sålunda uppförd före tillkomsten av den moderna vagnparken, och vore därför längden av nästan alla arbetsuppställningsspår och avstånden mellan spåren — bestämmande för arbetsplatsens utrymme — alldeles otillräckliga. Transportanordningarna inom verkstaden vore synnerligen otillfredsställande och oekonomiska. Uppställningsspår utom verkstaden saknades nästan helt och hållet. Verkstaden vore dessutom i hög grad eldfarlig. De inom verkstäderna befintliga arbetsmaskinerna och den därstädes uppställda rullande materielen samt de inom de angränsande lokalerna för distriktets huvudförråd i lager liggande förrådseffekterna representerade ett värde av många miljoner kronor, och då samtidigt ytterst svåra utrymnings- och bärgningsförhållanden rådde, komme en eldsvåda med visshet att medföra en mycket stor pekuniär förlust. Det vore påtagligt, att arbetet i en dylik ej endast föråldrad utan skäligen planlöst utvecklad verkstadsanläggning icke kunde bedrivas på samma ekonomiska sätt som i tidsenligt och rationellt anordnade verkstadslokaliteter. Då därjämte på grund av bangårdsförhållandenas förestående omgestaltning i Göteborg den gamla verkstaden i varje fall ej kunde beräknas få kvarligga någon längre tid på sin plats, hade styrelsen ej längre ansett sig böra uppskjuta äskandet av medel för påbörjande av en ny vagnverkstadsanläggning i Göteborg i ersättning för den nuvarande föråldrade anläggningen.

Styrelsen framhåller, att styrelsen även undersökt möjligheten att förflytta reparationsarbetet å vagnarna till annan plats. Utredningen visade emellertid,

att en dylik förflyttning exempelvis till Örebro eller Malmö skulle bliva förenad med betydande merkostnad för tomdragning av reparationsvagnarna, uppskattad till 130,000 respektive 150,000 kronor årligen.

Beträffande bestridandet av erforderliga kostnader för ombyggnaden anför styrelsen:

Styrelsens planer på en ombyggnad avsåge icke att ernå någon direkt ökning av vagnverkstadens kapacitet utan uteslutande en mera rationell och billig samt tryggare drift av verkstaden för dess nuvarande arbetsuppgift. Det vore därför uppenbart, att denna ombyggnad, såsom utgörande en förnyelse av en otillfredsställande och utdömd gammal anläggning, borde bekostas med medel från förnyelsekontot. Ett undantag härifrån syntes dock böra ske i fråga om kostnaden för anläggande av förutnämnda spårförbindelse mellan Sävenäs rangerbangård och verkstadsområdet, vilken utgift, såsom sammanhörande med verkstadens markförvärv, torde kunna bestridas av redan därför anvisade medel. Kostnaderna för verkstadsanläggningen och huvudförrådet med tillhörande spårplaneringar m. m. vore, fränsett kostnaden för nyssnämnda spårförbindelse, beräknad till 3,550,000 kronor. Genomförda jämförande driftkostnadskalkyler hade givit vid handen, att genom den nya modernt arbetande verkstads- och förrådsanläggningen sparades merkostnader för driften av den gamla, dyrt arbetande anläggningen, motsvarande en fullgod förräntning av ombyggnadskostnaderna. Härvid hade tagits i beaktande endast de besparingar, som vore rent påtagliga och i siffror omsättbara. Det vore emellertid tydligt, att en efter moderna och praktiska grunder utförd ny anläggning komme att medgiva en hel del ytterligare möjligheter till mera ekonomisk skötsel och tillsyn, vilka faktorer emellertid nu svårigen med större grad av noggrannhet kunde värdesättas i penningar. Härtill komme värdebeholdningen uti den tomtmark, som vid den gamla verkstadens rivning frigjordes inne i stadens centrum.

På grund av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte dels godkänna omförmälda bytesavtal mellan styrelsen och Göteborgs stad angående mark för verkstadsanläggningen, dels lämna styrelsen tillstånd att med medel ur förnyelsefonden låta utföra verkstadsanläggningen med därtill hörande huvudförråd och spårplaneringar m. m., dels, under förutsättning att förenämnda bytesavtal med Göteborgs stad bleve slutgiltigt, medgiva, att ovan omförmälda merkostnader för förbindelsespåret, häri inbegripna kostnader för förvärv av för spåret erforderlig, i enskild ägo varande mark, eller sammanlagt 266,000 kronor, finge utgå ur det av 1919 års riksdag anvisade anslaget för förvärv av för verkstadsanläggningen erforderlig mark vid Fässberg.

Departementschefen.

Som framgår av den utförliga redogörelse järnvägsstyrelsen lämnat rörande verkstadsanläggningens ombyggnad synas avsevärda fördelar stå att vinna härigenom. Det torde kunna förväntas, att driftskostnadsbesparingar skulle kunna göras, svarande mot fullgod förräntning av ombyggnadskostnaderna. Vidare skulle vid den gamla anläggningens slopande synnerligen välbelägna, värdefulla markområden frigöras.

Vad angår frågan om verkstadens bibehållande i Göteborg innebär redan riksdagens tidigare beslut rörande markförvärv för verkstadsanläggningen ställningstagande i denna fråga. De ytterligare skäl järnvägsstyrelsen nu

anfört för verkstadens kvarliggande i Göteborg bekräfta, att någon ändring häri ej bör ifrågakomma. Dessutom är att märka, att enligt vad jag från järnvägsstyrelsen inhämtat de nuvarande verkstadsanläggningarna i Örebro och Malmö för reparation av vagnar för närvarande äro fullt utnyttjade, vadan överflyttning av vagnreparationerna från verkstaden i Göteborg till någon av förenämnda verkstäder ej kan äga rum utan samtidig utvidgning av den merbelastade verkstaden.

Vad beträffar det nu föreslagna läget för verkstadsanläggningen synes detta vara att föredraga framför det tidigare ifrågasatta. Genom närbelägenheten till statens järnvägars rangerbangård vid Sävenäs vinnas fördelar i avseende på vagntransporterna mellan Göteborgs station och verkstaden och ett bättre läge för distriktets huvudförråd. Genom att inskränka den nya anläggningen till att avse endast vagnreparationsavdelning, under det att lokomotivreparationerna skulle hänvisas till Örebro, kommer icke mera mark att erfordras för själva verkstadsanläggningen än vad som skulle erhållas från staden genom förenämnda byte. Mot denna fördel måste dock vägas kostnaden för inköp av mark för spårförbindelse mellan det föreslagna verkstadsområdet och Sävenäs rangerbangård, uppskattad till 16.000 kronor, samt en vid jämförelse med det tidigare förslaget föreliggande merkostnad för nämnda spårförbindelse av 250,000 kronor.

Vid granskning av omförmälda bytesavtal, som finnes bilagt handlingarna i ärendet, har jag icke funnit anledning till erinran. Med hänsyn till de fördelar, avtalet skulle medföra för statens järnvägar, lärer detsamma kunna av statsmakterna godkännas, och torde framställning i sådant syfte göras till riksdagen. Avtalet innehåller, att godkännande skall hava ägt rum före den 1 april 1926. Om så skulle erfordras lärer, enligt vad jag inhämtat, hinder icke möta att framflytta denna tidpunkt. Såsom villkor för avtalets giltighet har vidare stadgats, att Kungl. Maj:t senast den 1 juli 1926 skall hava beslutat, att berörda verkstadsområde jämte vissa andra delar av Partille socker skulle införlivas med Göteborgs stad. Denna fråga har emellertid ännu icke varit föremål för Kungl. Maj:ts prövning.

På grund av vad sålunda anförts torde ombyggnad av ifrågavarande verkstadsanläggning böra ske i enlighet med den av järnvägsstyrelsen framlagda planen.

Emot järnvägsstyrelsens förslag, att kostnaden för inlösen av erforderlig mark för ovan omförmälda spårförbindelse samt merkostnaden för samma spårförbindelse, tillhopa 266,000 kronor, skulle täckas av det förut omförmälda. år 1919 för vissa markförvärv anvisade anslaget å 1,500,000 kronor, har jag icke något att erinra. Efter belastandet av detta anslag med nyssnämnda belopp, 266,000 kronor, skulle av de för inköp av mark för verkstadsanläggningen avsedda medlen, 800,000 kronor, återstå 154,000 kronor. Enligt vad jag inhämtat från järnvägsstyrelsen förefinnes jämväl ett till 238.000 kronor uppgående överskott å den del, 700,000 kronor, av samma anslag, som avsetts för markförvärv för nya bangårdsanordningar. Den sammanlagda besparingen å anslaget i dess helhet uppgår sålunda till 392,000 kronor. Övriga kost-

nader för verkstadsanläggningen med huvudförråd och tillhörande spårplaneringar m. m. hava av järnvägsstyrelsen beräknats till 3,550,000 kronor. Då den nya anläggningen icke gives större kapacitet än den gamla utan endast är avsedd att ersätta denna, även om vid nyanläggningen moderniseringar och förbättringar bliva vidtagna, torde det icke strida emot de för innevarande års riksdag framlagda grunderna för förnyelsefondsmedlens användning, att, på sätt järnvägsstyrelsen ifrågasatt, de förenämnda kostnaderna i sin helhet bestridas med medel ur förnyelsefonden, vilket jag sålunda får förorda.

Ny malmvagnsverkstad vid Notviken.

I sitt förslag till stat för förnyelsefondens användning under år 1926 har järnvägsstyrelsen upptagit ett belopp av 200,000 kronor för uppförande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken.

Till uppförande för en beräknad kostnad av 1,558,000 kronor av en dylik verkstad vid Notviken beviljade 1920 års riksdag ett anslag å 380,000 kronor.

Vid 1921 års riksdag äskade Kungl. Maj:t för ändamålet ytterligare ett belopp av 600,000 kronor. Riksdagen ansåg emellertid, att verkstadsanläggningen, som ännu ej påbörjats, under för handen varande tidsförhållanden icke borde komma till utförande, varför det begärda anslaget ej beviljades.

I statsverkspropositionen till 1924 års riksdag upptogs det redan anvisade beloppet, 380,000 kronor, såsom under den närmaste framtiden obehövt för det avsedda ändamålet, bland förefintliga besparingar och disponerades för andra behov.

Till stöd för att styrelsen nu återupptagit frågan anför styrelsen i huvudsak följande:

Malmtrafiken hade åter tagit full fart, och verkstadsanläggningen i Boden med nuvarande utrymmen och utrustning kunde ej fylla de krav, som den ökande malmtrafiken komme att ställa på verkstadens prestationsförmåga. En utvidgning av de nuvarande verkstadslokalerna kunde både med hänsyn till det disponibla verkstadsområdets otillräcklighet och till dess avskildhet från den moderna verkstadsanläggningen i Notviken ej komma i fråga. Det ingick ock i styrelsens planer, redan då verkstadsanläggningen i Notviken planerades, att hela verkstadsrörelsen i Boden successivt skulle avvecklas och överflyttas till Notviken.

Ehuru den föreslagna nya malmvagnsverkstaden ej inneslöte flera uppställningsplatser än den nuvarande, hade beräknats, att genom tidsbesparing på grund av lämpliga lokaler och modern maskinell utrustning den nya malmvagnsverkstadens kapacitet komme att överstiga den nuvarande verkstadens med omkring 40 procent. Detta förhållande gjorde, att den föreslagna verkstaden syntes bliva i stånd att fullt möta de reparationskrav, som kunde vara att förutse för en avsevärd tid framåt.

Reparationskostnaderna i den nya verkstaden beräknades kunna nedbringas med omkring 45,000 kronor per år. Denna minskning av de i de nuvarande omoderna och otillräckliga lokalerna höga driftkostnaderna vore väl tillräcklig för direkt förräntning av det kostnadsbelopp, som beräknats för den nya anläggningen. Likväl vore då ej medräknat den driftsekonomska vinst, som låge i att lokomotivverkstadens maskinella utrustning funnes till förfogande vid det i många avseenden liknande arbetet i malmvagnsverkstaden, liksom ej heller den fördel, som låge i att huvudverkstaden till större del kunde administreras från en plats.

Då ifrågavarande byggnad vore att anse såsom förnyelse av de föråldrade, för malmvagnsreparationer hittills använda lokalerna i Boden, hemställde järnvägsstyrelsen om tillstånd att utföra arbetet med medel ur förnyelsefonden. Styrelsen hade beräknat kostnaden för den nya verkstaden med därtill hörande spår till 825,000 kronor.

I en den 3 februari 1926 inkommen skrift hava stadsfullmäktige i Boden med instämmande av ombud för Över-Luleå kommun hemställt om avslag å järnvägsstyrelsens förevarande framställning. Stadsfullmäktige hava ifrågasatt riktigheten av järnvägsstyrelsens beräkningar och bestritt, att behov av ny verkstad föreligger. De hava vidare framhållit, att staden hade en betydande skuldbörda och att den ifrågasatta förflyttningen av malmvagnsverkstaden till Notviken skulle för staden innebära en kännbar förlust av beskattningsföremål.

I skrivelse den 9 februari 1926 har järnvägsstyrelsen bemött vad stadsfullmäktige anfört. Beträffande det närmare innehållet av de båda skrivelserna torde få hänvisas till handlingarna i ärendet.

Att det av statsmakterna år 1919 fattade beslutet om uppförande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken icke därefter blev fullföljd, berodde på dåvarande tidsförhållanden och de osäkra utsikterna för malmtransporterna. Järnvägsstyrelsen har nu, sedan mera normala förhållanden inträtt i detta avseende, funnit nödvändigt att åter upptaga frågan om verkstadens utbyggnad. Till belysning av utvecklingen av malmtransporterna må, efter från järnvägsstyrelsen inhämtade uppgifter, meddelas, att de totala transportkvantiteterna för vart och ett av åren 1920—1925 utgjort respektive 2.4, 5.0, 4.7, 4.0, 4.8 och 6.3 miljoner ton och beräknas, i enlighet med av malmbolagen gjorda anmälningar, för åren 1926 och 1927 uppgå till respektive 7.0 och 7.5 miljoner ton. Statens järnvägars malmvagnspark utgöres för närvarande av 2.787 vagnar, vilket antal under innevarande år kommer att utökas med 200 under byggnad varande vagnar. Enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat beräknas en ytterligare ökning erforderlig under åren 1927 och 1928 med omkring respektive 210 och 285 vagnar, varigenom totala vagnantalet under sistnämnda år skulle komma att uppgå till nära 3,500.

I den framställning, järnvägsstyrelsen år 1919 gjorde om uppförande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken uppgavs, att storleken av malmvagnsparken vid 1918 års slut var 2,680 vagnar och att sådan ökning beräknades under tioårsperioden 1918—1927, att vagnparken sistnämnda år skulle utgöra 3,470 vagnar. Detta vagnantal är sålunda ungefärligen detsamma, som nu beräknas erforderligt år 1928. Med hänsyn till den sålunda redan inträdda och under de närmaste åren beräknade ytterligare utvecklingen samt den nuvarande mera provisoriskt inrättade verkstadens olämplighet och otillräckliga kapacitet, varom järnvägsstyrelsen lämnat en ingående redogörelse, lära åtgärder nu böra vidtagas för ernående av modernare och ökade verkstadsutrymmen. Stadsfullmäktige i Boden hava ifrågasatt att utvidga den nuvarande verkstaden. Enligt av järnvägsstyrelsen förebragt utredning måste dock detta

Departementschefen.

förslag betraktas såsom otillfredsställande. Då ny verkstad alltså måste uppföras, lärer anledning ej förefinnas att i fråga om förläggningssorten frångå järnvägsstyrelsens förslag och statsmakternas tidigare beslut.

Järnvägsstyrelsen har beräknat kostnaden för den nu ifrågasatta verkstadsutvidgningen till 825,000 kronor och föreslagit, att hela kostnaden finge bestridas med förnyelsefondsmedel. Jag finner det emellertid icke lämpligt att för nu ifrågavarande ändamål disponera förnyelsefondsmedel. Det är nämligen icke avsett att slopa den gamla verkstaden i Boden, utan skall denna alltjämt användas för reparation av vagnmateriel, som trafikerar stambanan genom övre Norrland. Därjämte är att märka, att bestridandet av kostnaden i fråga med förnyelsefondsmedel möjligen kunde komma att inverka på omfattningen av malmbolagens förpliktelser på grund av lämnad garanti för malmbanornas avkastning. Även med hänsyn härtill finner jag det riktigast, att nu, liksom tidigare förutsatts, kostnaderna bestridas med kapitalökningsmedel. Då de medel, som kunna komma att beviljas, skola täcka behovet jämväl för första halvåret 1927, lärer det av styrelsen för år 1926 äskade beloppet icke vara tillräckligt. Jag föreslår därför, att den besparing å 392,000 kronor, som enligt i det föregående vid behandlingen av verkstadsombyggnaden i Göteborg lämnad redogörelse uppstått på det å 1919 års tilläggsstat anvisade reservationsanslaget å 1,500,000 kronor för vissa markförvärv i Göteborg, måtte få disponeras för påbörjande av verkstaden vid Notviken. Återstoden av det erforderliga beloppet torde lämpligen kunna anvisas för budgetåret 1927—1928.

*Departement-
schefens
hemställan.*

På grund av vad jag sålunda i skilda avseenden anført hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

1:o) medgiva, att medel ur statens järnvägars förnyelsefond må, i enlighet med vad i statsrådsprotokollet förutsattes, användas för ombyggnad av Lunds station samt om- och påbyggnad av förrådshuset vid Stockholms centralstation;

2:o) med godkännande i huvudsak av förut omförmälda, mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad villkorligt slutna avtal om markbyte, medgiva, att medel ur statens järnvägars förnyelsefond må, i enlighet med vad i statsrådsprotokollet förutsattes, användas för ombyggnad av verkstadsanläggningen m. m. i Göteborg;

3:o) under förutsättning att omförmälda avtal om markbyte bliver slutgiltigt, medgiva, att av det utav 1919 års riksdag å tilläggsstat för år 1919 för förvärv av vissa för nya bangårdsanordningar samt nya verkstadsanläggningar i Göteborg erforderliga markområden beviljade reservationsanslag å 1,500,000 kronor må användas ett belopp av 266,000 kronor för bestridande av vissa kostnader för förbindelsepår mellan Sävenäs rangerbangård och ifrågavarande verkstadsanläggning; samt

4:o) medgiva, att av nyss omförmälda, å tilläggsstat för år 1919 beviljade reservationsanslag å 1,500,000 kronor må för

påbörjande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken användas ett belopp av 392,000 kronor.

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

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.
