

Nr 123.

Ankom till riksdagens kansli den 7 maj 1926 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående disposition under år 1926 av medel ur statens järnvägars förnyelsefond för utförande av vissa arbeten m. m.

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 19 februari 1926 avlåten proposition, nr 151, vilken hänvisats till statsutskottet för förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen

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

2:o) med godkännande i huvudsak av ett i statsrådsprotokollet omförmält, mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad villkorligt slutet avtal om markbyte, medgiva, att medel ur statens järnvägars förnyelsefond må, i enlighet med vad i statsrådsprotokollet förutsättes, 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 reservationsanslaget å 1,500,000 kronor må användas ett belopp av 266,000 kronor för bestridande av vissa kostnader för förbindelsespår mellan Sävenäs rangerbangård och ifrågasvarande 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.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

I skrivelse den 8 september 1922 angående behovet av anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. under budgetåret 1923—1924 framlade järn-

vägsstyrelsen förslag till *ombyggnad av Lunds station*. Kostnaden beräknades då till 1,800,000 kronor, varav hälften ansågs böra bestridas med kapitalökningssmedel och hälften med förnyelsefundsmedel.

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.

Järnvägsstyrelsen har i sitt förslag till stat för disposition av förnyelsefundsmedel under år 1926 för påbörjande av *om- och påbyggnad av förråds-huset vid Stockholms centralstation* upptagit ett belopp av 200,000 kronor. I sin helhet beräknas arbetet draga en kostnad av 685,000 kronor. Med den nu föreslagna byggnaden avses till allra största delen endast att ersätta befintliga föråldrade lokaler.

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 utvecklat 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.

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 tryggande 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 spåranordningar m. m. vore, fränsett kostnaden för nyssnämnda spårförbindelse, beräknad till 3,550,000 kronor. Genomförda jämförande driftkostnadsräkningar 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 med-

giva 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 värdebehållningen uti den tomtmark, som vid den gamla verkstadens rivning frigjordes inne i stadens centrum.

I sitt förslag till stat för förnyelsefondens användning under år 1926 har järnvägsstyrelsen upptagit visst belopp för uppförande för en totalkostnad av 825,000 kronor 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 ökade 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 omödrerna 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 driftsekonomiska 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.

Departementschefen har, med hänsyn till den redan inträdda och under de närmaste åren beräknade ytterligare starka utvecklingen av malmvagnsparken samt den nuvarande mera provisoriskt inrättade verkstadens olämplighet och otillräckliga kapacitet, ansett åtgärder böra vidtagas för ernående av modernare och ökade verkstadsutrymmen. Stadsfullmäktige i Boden hade ifrågasatt att utvidga den nuvarande verkstaden. Enligt av järnvägsstyrelsen förebragt utredning finge dock detta förslag betraktas såsom otillfredsställande. Då ny verkstad alltså måste uppföras, syntes enligt departementschefens mening anledning ej förefinnas att i fråga om förläggningsorten frångå järnvägsstyrelsens förslag och statsmakternas tidigare beslut.

Under erinran att järnvägsstyrelsen beräknat kostnaden för den nu ifrågasatta verkstadsutvidgningen till 825,000 kronor och föreslagit, att hela kostnaden finge bestridas med förnyelsefondsmedel, har departementschefen uttalat, att han icke funne det lämpligt att för nu ifrågavarande ändamål disponera förnyelsefondsmedel. Det vore nämligen icke avsett att slopa den gamla verkstaden i Boden, utan skulle denna alltjämt användas för reparation av vagnmateriel, som trafikerar stambanan genom övre Norrland. Därjämte vore 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.

*Utskottets
yttrande.*

Vad först angår ombyggnaden av Lunds station, torde vara oundvikligt, att medel ställas till förfogande för täckande av uppkommen merkostnad vid utförandet av denna ombyggnad.

I avseende därefter å övriga i propositionen angivna anläggningar torde dessa framstå såsom av den tekniska utvecklingen och förhållandena i övrigt påkallade moderniseringsåtgärder, vilkas genomförande inom den närmaste tiden synes önskligt.

Sålunda befinna sig, enligt vad utredningen i ärendet giver vid handen, de nuvarande förrådsbyggnaderna i Stockholm i bristfälligt skick, vartill kommer, att byggnadernas spridda läge vid Värtan, Stockholms centralstation och Liljeholmen medför vissa olägenheter vid utövningen av förrådsverksamheten.

Den nuvarande verkstaden i Göteborg är likaledes synnerligen otidsenlig. Vagnverkstadens huvudbyggnad tillkom år 1868 och någon utvidgning å densamma av betydelse har ej ägt rum sedan 1894.

Att med utförandet av den redan tidigare planerade malmvagnsverkstaden vid Notviken icke längre ansetts kunna anstå, beror på de alltjämt tilltagande malmtransporterna å banan Luleå—Riksgränsen. Järnvägsstyrelsen har avsett att i sammanhang med utbyggnaden av malmvagnsverkstaden vid Notviken successivt avveckla hela verkstadsrörelsen i Boden. För egen del måste utskottet finna en sådan åtgärd ur driftsynpunkt vara rationell. Utskottet har dock icke velat motsätta sig, att med slopningen av den gamla verkstadsanläggningen i Boden tillsvidare må anstå, varvid sistnämnda anläggning skulle komma till användning för reparation av den vagnmateriel, varmed trafiken å stambanan genom övre Norrland bestrides. På sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, torde ifrågavarande byggnad vid Notviken kunna utföras med medel ur förnyelsefonden; dock att därvid må tillses, att detta ej må inverka på omfattningen av malmbolagens förpliktelser på grund av lämnad garanti för malmbanornas avkastning.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag, må

1:o) medgiva, att medel ur statens järnvägars förnyelsefond må, i enlighet med vad i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 19 februari 1926 förutsättes, användas för ombyggnad av Lunds station samt om- och påbyggnad av för rådshuset vid Stockholms centralstation;

2:o) med godkännande i huvudsak av ett i samma statsrådsprotokoll omförmält, mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad villkorligt slutet avtal om markutbyte, medgiva, att medel ur statens järnvägars förnyelsefond må, i enlighet med vad i statsrådsprotokollet förutsättes, 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 bestående av vissa kostnader för förbindelse-spår mellan Sävenäs rangerbangård och ifrågavarande verkstadsanläggning; samt

4:o) medgiva, att medel ur statens järnvägars förnyelsefond må användas för uppförande för en beräknad kostnad av 825,000 kronor av ny malmvagnsverkstad vid Notviken.

Stockholm den 7 maj 1926.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *A. C. Lindblad*, *Oscar Olsson*, *J. L. Widell*, *O. Bergqvist*, *E. J. G. Rosén*, *J. G. Walles*, *J. Jeansson*, *K. E. Andersson* i Eliantorp, *C. Johansson* i Hälsingborg, *A. B. Rooth* och *C. A. Carlsson* i Gävle;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *A. Wiklund*, *C. R. Jansson* i Falun, *S. Bengtsson* i Norup, *L. J. Carlsson-Frosterud*, *P. M. Olsson* i Blädinge, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *A. Å. Törnkvist* i Karlskrona, *E. Kristensson* i Göteborg, *J. Jönsson* i Revinge, *B. F:son Holmgren* och *E. G. E. Eriksson* i Stockholm.

Reservation

av herrar *J. L. Widell*, *E. J. G. Rosén*, *J. G. Walles*, *K. E. Andersson* i Eliantorp, *C. A. Carlsson* i Gävle, *C. R. Jansson* i Falun, *S. Bengtsson* i Norup, *L. J. Carlsson-Frosterud*, *P. M. Olsson* i Blädinge, *O. Olsson* i Kullenbergstorp och *B. F:son Holmgren*, som ansett, att utskottet bort hemställa om avslag å Kungl. Maj:ts förslag i vad det avser anvisande av medel för påbörjande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken.