

Nr 9.

Ankom till riksdagens kansli den 14 februari 1928 kl. 3 e. m.

Utlåtande angående regleringen för budgetåret 1928—1929 av utgifterna för kapitalökning i avseende å post- och telegrafverken samt statens järnvägar och statens vattenfallsverk.

(4:e avd.)

Postverket.

1:o) Uti den till riksdagen den 4 januari 1928 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1928—1929 har Kungl. Maj:t i avseende å postverket (punkt 1 av det vid propositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning: bil. 2» fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag) föreslagit riksdagen att för inköp av inventarier för postverkets behov för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 900,000 kronor. **Inköp av inventarier.** [1.]*)

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 9—14 i åberopade statsrådsprotokollet.

För inköp av inventarier hava för budgetåren 1925—1928 anvisats respektive 700,000, 750,000 och 700,000 kronor. För budgetåret 1928—1929 har generalpoststyrelsen hemställt om beviljande för ändamålet av ett anslag av 950,000 kronor.

Av nämnda belopp 950,000 kronor äro 485,000 kronor avsedda att användas för centralupphandling för postverkets behov av inventarier och materiel samt för inventarietillverkningar å postverkets verkstad m. m. För anskaffning av postdiligenser samt släpvagnar och snöplogar är beräknat ett belopp av 130,000 kronor samt för utökning av automobilparken ävensom anskaffning av motorcyklar och elektriska plattformsvagnar 155,000 kronor.

Utöver nu berörda anslagsbehov har generalpoststyrelsen ifrågasatt ett belopp av 180,000 kronor för vissa särskilda ändamål. Sålunda avses att i det

*) Hänvisar till punkt i statsrådsprotokollet.

under ombyggnad varande centralposthuset i Stockholm införa vissa moderna transportanordningar, vilka beräknas draga en kostnad av 75,000 kronor. För de under utökning varande lokalerna i nämnda posthus erfordras anskaffning av möbler, bord, skåp, sorteringsfack m. m., varjämte avses att förnya en del av möbeluppsättningen vid centralpostkontoret. Medel härför har icke ansetts helt kunna bestridas ur förnyelsefonden, utan för ändamålet beräknas ett särskilt belopp av 50,000. Slutligen har styrelsen ansett ett belopp av 55,000 kronor böra reserveras för maskinell utrustning å postverkets blankettryckeri och bokbinderi.

I fråga om de sålunda av styrelsen framställda anslagsäskandena har departementschefen anfört följande:

»Styrelsens anslagsäskande avser *dels* såsom vanligt tillgodoseende av det inventariebehov, som sammanhänger med poströrelsens normala utveckling, och anskaffande av maskiner och andra tekniska hjälpmedel, som möjliggöra ett ändamålsenligare bedrivande av poströrelsen och driftkostnadernas nedbringande, *dels ock* vissa nyanskaffningar av maskinella anordningar för centralpostkontoret i Stockholm ävensom postverkets blankettryckeri och bokbinderi, vilka äro inrymda i centralposthuset härstädes och genom den år 1927 beslutade ombyggnaden av sagda byggnad skulle erhålla ökade utrymmen. Då ifrågasvarande nyanskaffningar torde vara erforderliga, för att det med lokalutvidgningen i centralposthuset avsedda syftet skall ernås, vill jag tillstyrka, att de för sådant ändamål erforderliga beloppen, tillhopa 180,000 kronor, ställas till generalpoststyrelsens förfogande under nästkommande budgetår.

Vad angår den av styrelsen anordnade postdiligenstrafiken, synes densamma hava bedrivits på ett sätt och med ett ekonomiskt resultat, som torde kunna betraktas såsom tillfredsställande, då postverkets kostnader för posttransporterna därigenom kunnat nedbringas. Beträffande styrelsens ovanberörda framställning om inrättande av postdiligenstrafik å ytterligare tre linjer har Kungl. Maj:t den 22 december 1927 meddelat beslut, varigenom styrelsen bemyndigats att anordna dylik diligenstrafik å ifrågasvarande linjer Anttis—Vittangi, Åsele—Tågsjöberg och Nordmaling—Norrfors i Norrland.

I likhet med vad fallet var nästföregående budgetår förefanns vid ingången av budgetåret 1927—1928 icke någon odisponerad del kvar å inventarieanslaget. På grund härav läser någon större besparing å anslaget icke kunna påräknas vid ingången av nästkommande budgetår. Då det emellertid är nödvändigt att framgå med försiktighet vid utökning av postverkets inventariestock, anser jag mig böra föreslå en nedsättning i det av styrelsen begärda beloppet till 900,000 kronor.»

*Utskottets
yttrande.*

Utskottet har ansett sig böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag och hemställer alltså,

att riksdagen må för *inköp av inventarier för postverkets behov* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 900,000 kronor.

Posthus i
Umeå.
[2.]

2:o) Kungl. Maj:t har (punkt 2) föreslagit riksdagen att för uppförande av ett posthus i Umeå för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 60,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 14—15 i åberopade statsrådsprotokollet.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 224, har 1927 års riksdag för påbörjande av arbetet med uppförande för en beräknad kostnad av 260,000 kronor av ett posthus i Umeå för budgetåret 1927—1928 anvisat ett reservationsanslag av 200,000 kronor. Generalpoststyrelsen har nu i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställt om anvisande för budgetåret 1928—1929 av det återstående för ändamålet erforderliga beloppet 60,000 kronor.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts ifrågavarande förslag hemställer utskottet,

*Utskottets
yttrande.*

att riksdagen må för uppförande av ett *posthus i Umeå* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 60,000 kronor.

3:o Kungl. Maj:t har (punkt 3) föreslagit riksdagen att för gäldande av köpeskillingen för fastigheten nr 12 och 13 i kvarteret Blåmannen i Stockholm för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 650,000 kronor.

Gäldande av köpeskillingen för fastigheten nr 12 och 13 i kvarteret Blåmannen i Stockholm.
[3.]

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 247, medgav nästlidet års riksdag, att fastigheten nr 12 och 13 i kvarteret Blåmannen i Stockholm finge förvärvas för postverkets räkning på de villkor, som angäves i ett den 9 april 1927 upprättat köpekontrakt.

I berörda köpekontrakt stadgades, bland annat, dels att kontraktet vore bindande endast under förutsättning att vederbörligt tillstånd erhöles till försäljning av såväl den del av fastigheten, vilken vore av fideikommissnatur, som till de delar av densamma, vilka ägdes av omyndigförklarade personer, dels ock att köpeskillingen, 650,000 kronor, skulle erläggas kontant den 2 juli 1928.

Generalpoststyrelsen har nu meddelat, att, sedan vederbörligt tillstånd till försäljning av ovanberörda delar av fastigheten numera utverkats, köpekontraktet alltså vore för parterna bindande. Därjämte har styrelsen hemställt, att för köpeskillingens gäldande måtte för budgetåret 1928—1929 anvisas 650,000 kronor.

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

*Utskottets
yttrande.*

att riksdagen må för *gäldande av köpeskillingen för fastigheten nr 12 och 13 i kvarteret Blåmannen i Stockholm* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 650,000 kronor.

Markinköp i Borås m. m. 4:o) Beträffande Kungl. Maj:ts förslag om beräkning av anslag för inköp av mark och uppförande därå för postverkets räkning av tillbyggnad till telegrafhuset i Borås (punkt 4) kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande; vilket utskottet skolat härigenom för riksdagen

[4.]

anmäla.

Telegrafverket.

Telefonstationsbyggnad å Södermalm i Stockholm. 5:o) Under punkt 5 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att för fullbordande av telefonstationsbyggnad å tomterna nr 13 och 25 i kvarteret Pelarbacken större i Stockholm för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 591,000 kronor.

[5.]

Beträffande utredningen hänvisas till sid. 17—18 i åberopade statsrådsprotokollet.

För inköp för telegrafverkets räkning av ett i nästlidet års statsverksproposition omförmält område i kvarteret Pelarbacken större i Stockholm, numera benämmt tomten nr 25, samt uppförande därstädes och å den telegrafverket redan tillhöriga, bredvidliggande tomten nr 13 i samma kvarter av en telefonstationsbyggnad anvisade 1927 års riksdag för budgetåret 1927—1928 300,000 kronor. Av detta belopp voro 121,000 kronor avsedda för tomtköpet och återstoden, 179,000 kronor, för påbörjande av stationsbyggnaden, vilken beräknades draga en kostnad av 770,000 kronor.

Jämlikt bemyndigande har telegrafstyrelsen för en köpeskilling av 121,000 kronor inköpt ovanberörda tomt nr 25 i kvarteret Pelarbacken större. Avsikten är, att byggnaden skall färdigställas under budgetåret 1928—1929.

Utskottets yttrande.

Under erinran att det nu äskade anslagsbeloppet utgör återstoden av det belopp, som beräknats erforderligt för uppförande av ifrågavarande telefonstationsbyggnad, hemställer utskottet,

att riksdagen må för fullbordande av en *telefonstationsbyggnad å tomterna nr 13 och 25 i kvarteret Pelarbacken större i Stockholm* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 591,000 kronor.

Telefonstationsbyggnad i Nedre Vasastaden i Stockholm.

[6.]

6:o) Kungl. Maj:t har (punkt 6) föreslagit riksdagen att för uppförande å tomten nr 18 i kvarteret Adlern mindre i Stockholm av en telefonstationsbyggnad för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 340,000 kronor.

I fråga om utredningen får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet, sid 18—21.

I skrivelse den 2 september 1919 framlade telegrafstyrelsen en plan rörande utvecklingen av telefonnätet i Stockholm under de närmast följande tjugu åren. Enligt denna plan, som byggde på en successiv övergång till automatiskt system, skulle nämnda nät innefatta åtta större, sinsemellan förbundna stationer. Genom att sålunda fördela telefonnätet på olika i de skilda stadsdelarna lämpligt belägna stationer skulle en avsevärd besparing i kostnader vinnas, då en stor mängd abonnentledningar skulle kunna indragas till en station, som i många fall låge abonnenten betydligt närmare än den dåvarande stationen. Anordnandet av de nya telefonstationerna krävde emellertid stora lokalutrymmen, som icke kunde erhållas inom befintliga stationsfastigheter. Då med rådande abnormt höga tomtpriser och byggnadskostnader det icke vore möjligt att på en gång anskaffa fastigheter och uppföra stationsbyggnader, kunde endast en successiv utbyggnad i enlighet med den uppgjorda planen äga rum, därvid åtgärder ansåges böra i främsta rummet vidtagas på de ställen, där behovet av utvidgningar och förbättringar vore mest trängande och samtidigt de därigenom uppkomna anordningarna i huvudsakligen befintligt skick kunde ingå som delar av det slutgiltiga stora nätsystemet. Bland dylika åtgärder i första hand upptogs ordnandet av telefonstationsfrågan å Kungsholmen, Södermalm och Östermalm.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i anledning av telegrafstyrelsens ovanberörda förslag gjorda framställning beviljade 1920 års riksdag begynnelseanslag för anordnande av telefonstationsbyggnader å Kungsholmen och Södermalm.

Sedermera förändrades planen för telefonnätets omdaning i Stockholm sålunda, att abonnenterna skulle uppdelas på sex skilda stationer, nämligen en i övre och en i nedre Vasastaden, benämnda Norra Vasa respektive Södra Vasa, en i telefonhuset vid Jakobsbergsgatan, benämnd Centralen, samt en station i var och en av stadsdelarna Kungsholmen, Södermalm och Östermalm.

Av dessa stationer blev Norra Vasa station färdigställd och togs i bruk år 1924.

Beträffande stationsbyggnad å Kungsholmen godkände riksdagen år 1925 ett i ärendet framlagt nytt förslag och beviljade åren 1925 och 1926 för ändamålet erforderliga medel. Jämväl i fråga om stationsbyggnad å Södermalm biföll 1927 års riksdag ett i ämnet framlagt nytt förslag och beviljade begynnelseanslag för ändamålet. För denna stationsbyggnads fullbordande har utskottet under nästföregående punkt tillstyrkt beviljande av ytterligare medel.

I skrivelse till Kungl. Maj:t har nu telegrafstyrelsen hemställt, att för budgetåret 1928—1929 måtte anvisas 370,000 kronor för uppförande av telefonstationen i nedre Vasastaden. För beredande av tomtutrymme för den nya stationsbyggnaden har telegrafstyrelsen enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande inköpt en intill den nuvarande stationen Vasa belägen fastighet med adress Vega-gatan 12.

Beträffande kostnaderna för den nya stationsbyggnadens uppförande hava dessa av byggnadsstyrelsen beräknats något lägre än det av telegrafstyrelsen angivna beloppet eller till 340,000 kronor. Jämväl 1927 års besparingsnämnd

har ansett, att byggnadskostnaderna böra kunna begränsas till sistnämnda belopp.

Departementschefen har i ärendet anfört följande:

»Sedan av de i planen för automatiseringen av Stockholms telefontät ingående sex telefonstationerna tre äro helt eller i det närmaste färdigställda samt den fjärde, stationen å Södermalm, påbörjats, återstå endast stationerna i nedre Vasastaden och å Östermalm. Av vad telegrafstyrelsen anfört synes framgå, att telefonförhållandena i nedre Vasastaden äro sådana, att med ordnande av telefonstationsfrågan i denna del av Stockholm ej längre kan anstå. Jag anser mig därför böra tillstyrka, att den femte automatiska telefonstationen uppföres i nedre Vasastaden å tomten nr 18 i kvarteret Adlern mindre med adressnummer Vegagatan 12 samt att denna fråga underställes innevarande års riksdag.

Mot det av telegrafstyrelsen framlagda förslaget till stationsbyggnad synes intet vara att erinra; dock torde kostnaden för förslaget genomförande i enlighet med vad byggnadsstyrelsen och besparingsnämnden beräknat böra upptagas till 340,000 kronor. Då det synes angeläget, att ifrågavarande telefonstationsbyggnad snarast färdigställs, lärer hela anslagsbeloppet böra anvisas för nästkommande budgetår.»

Utskottets yttrande.

Vid sin prövning av förevarande ärende liksom vissa andra i statsverkspropositionen omförmälda frågor, avseende nybyggnader vid post- och telegrafverken, har utskottets uppmärksamhet fästs vid att utlåtanden infordrats från den nya besparingsnämnd, som enligt Kungl. Maj:ts den 23 september 1927 fattade beslut numera är i verksamhet. Även i ett flertal andra fall har, såsom inhämtas av den i statsverkspropositionen lämnade redogörelsen för nämndens arbete (Utgifterna. För flera huvudtitlar gemensamma frågor, sid. 8), till nämndens besvarande överlämnats remisser i liknande byggnadsärenden.

De utredningar, som föranletts av dessa till nämnden avlämnade byggnadsfrågor, hava, enligt vad i statsverkspropositionen upplyses, visat sig mycket tidskrävande, vadan nämndens övriga arbete härigenom tillsvidare i huvudsak måst undanskjutas.

Med uppskattning även av denna del av den nya besparingsnämndens granskningsverksamhet anser sig dock utskottet böra framhålla såsom angeläget, att av nämnden icke må vid sidan av övriga vederbörande myndigheter bildas en ny mera bestående statsinstitution, med vilkens yttranden över hithörande frågor man kommer att räkna som ett normalt led i dessa ärendens behandling. Det torde nämligen kunna befaras, att härigenom komme att hos övriga myndigheter i viss mån försvagas känslan av ansvar för att kraven på sparsamhet och praktisk ändamålsenlighet i tillbörlig grad tillgodoses vid deras behandling av hithörande ärenden.

Under uttalande härav får utskottet, som i likhet med departementschefen anser skäl föreligga, att åtgärder vidtagas för uppförande av den tilltänkta nya telefonstationsbyggnaden i nedre Vasastaden, och som icke funnit anledning till erinran mot det för ändamålet äskade anslagsbeloppets storlek, hemställa,

att riksdagen må för uppförande å tomten nr 18 i kvarteret *Adlern mindre i Stockholm av en telefonstationsbyggnad* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 340,000 kronor.

7:o) Beträffande Kungl. Maj:ts förslag (punkt 7) angående anslag för uppförande av stationsbyggnad i Malmö, kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande; vilket utskottet härigenom velat för riksdagen anmäla.

**Stations-
byggnad i
Malmö.**
[7.]

8:o) Kungl. Maj:t har (punkt 8) föreslagit riksdagen att för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 7,000,000 kronor.

**Fortsatt ut-
veckling av
statens tele-
fon- och
telegraf-
väsende.**

Utredningen i ämnet återfinnes å sid. 34—36 i åberopade statsrådsprotokollet.

För fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende har riksdagen för budgetåret 1927—1928 anvisat 8,000,000 kronor. Telegrafstyrelsen har i fråga om anslagsbehovet för ifrågavarande ändamål under budgetåret 1928—1929 hemställt om anvisande av ett belopp av 10,600,000 kronor.

[8.]

I fråga om sistnämnda anslagsäskande yttrar departementschefen följande:

»Enligt vad jag inhämtat äro av det äskade beloppet, 10,600,000 kronor, avsedda att disponeras 6,000,000 kronor för lokalnäten, 1,500,000 kronor för blanka ledningar inom riksnätet, 1,600,000 kronor för rikskablar, varav 600,000 kronor för utökning av pupiniseringen av rikskabeln mellan Stockholm och Göteborg, 500,000 kronor för radioanläggningar samt 1,000,000 kronor för oförutsedda utgifter.

Sedan telegrafstyrelsen avlämnade sin ovannämnda skrivelse den 24 augusti 1927, hava, efter vad jag inhämtat, förhandlingar om anordnande av en telefonkabelförbindelse med Finland upptagits och erforderliga medel beviljats för den finska delen av anläggningen. För bestridande av på Sverige belöpande andel av kostnaden för kabeln, nämligen för halva sträckan mellan svenska kusten och Åland, erfordras omkring 500,000 kronor. Därest riksdagen icke har något att häremot erinra, läser kabeln böra komma till utförande och Sveriges andel i kostnaden bestridas från förevarande anslag.

Med anledning av det av telegrafstyrelsen begärda beloppets avsevärda storlek får jag erinra, att jag vid behandlingen i nästlidet års statsverksproposition av styrelsens då föreliggande anslagsäskande för ifrågavarande ändamål om icke mindre än 12,900,000 kronor anförde, att enligt en med anledning härav från styrelsen infordrad plan rörande behovet av kapitalökningsanslag för utvidgning av telegrafverkets anläggningar under femårsperioden 1927—1931 i medeltal för vart och ett av dessa år erfordrades omkring 12,000,000 kronor. Även om av dessa utgifter kostnaderna för anläggande av rikskablar på grund av dessa arbetens natur torde kunna helt eller delvis bestridas med medel från telegrafverkets förnyelsefond, syntes emellertid en sådan ökning av det i telegrafverket redan nedlagda avsevärda lånekapitalet, som denna plan förutsatte, under rådande förhållanden betänkligt stor. En i anledning härav från styrelsen infordrad utredning angående möjligheten att under ovannämnda femårsperiod kunna förränta ett dylikt starkt tillväxande kapital gäve vid handen, att under

föresättning av under femårsperioden i huvudsak oförändrade grunder för taxor och avlöningar den årliga avkastningen å det i medeltal disponerade kapitalet skulle utgöra något mer än sex procent. Vid bedömning av denna utrednings resultat måste emellertid, oavsett den osäkerhet, som alltid vore förenad med en dylik räntabilitetsberäkning, hänsyn tagas därtill, att med den snabba utvecklingen å teknikens område den möjligheten icke vore utesluten, att telegrafverkets nuvarande anläggningar, i vilka betydande kapital — icke minst under kristiden — nedlagts, hastigt kunde bliva föråldrade. De stora krav på kapitaltillskott, som en i sådant fall erforderlig omläggning och modernisering av telefon- och telegrafväsendet kunde komma att medföra, skulle förnyelsefonden, till vilken avsättning skedde med utgångspunkt från normal användningstid för vederbörande anläggningar, icke vara rustad att tillgodose. Det av telegrafverket disponerade kapitalet beräknades av telegrafstyrelsen uppgå vid 1926 års slut till omkring 295 miljoner kronor och år 1931 till 348 miljoner kronor. Förnyelsefonden uppginge för det dåvarande till omkring 10 miljoner kronor. Under sådana förhållanden måste uppenbarligen en alldeles särskild försiktighet iakttagas, då det gällde att medelst nya anslag öka telegrafverkets redan då stora kapital. Med hänsyn till vad sålunda anförts fann jag mig nödsakad föreslå en avsevärd nedsättning i styrelsens anslagsäskande, och med bifall härtill äskade Kungl. Maj:t och beviljade jämväl riksdagen, såsom förut nämnts, ett belopp av 8,000,000 kronor.

Vad jag sålunda nästlidet år anförde torde allttjämt äga oförminskad giltighet. Jag nödgas därför jämväl denna gång förorda en avsevärd nedsättning i det av styrelsen begärda anslaget och vill i sådant hänseende föreslå att för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende för budgetåret 1928—1929 anvisas ett belopp av 7,000,000 kronor.»

*Utskottets
yttrande.*

Såsom framgår av departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet i förevarande ärende, hava underhandlingar förts rörande åstadkommande av en telefonkabelförbindelse mellan Sverige och Finland på basis av skyldighet för vardera landet att bekosta kabelanläggningen över halva sträckan mellan Sverige och Åland från svenska respektive åländska kusten. Då det synes utskottet önskvärt, att denna nya kabelförbindelse med utlandet kommer till stånd och medel för ändamålet redan beviljats från finsk sida, vill utskottet tillstyrka, att av ifrågavarande anslag ett belopp av 500,000 kronor må tagas i anspråk för täckande av de på Sverige ankommande kostnaderna för kabelanläggningen.

Vad angår själva anslagsbeloppet, får utskottet — med framhållande av vad departementschefen anført rörande nödvändigheten av att försiktighet iakttagas i fråga om ytterligare ökning av telegrafverkets redan förut stora kapital — tillstyrka, att ifrågavarande anslag för 1928—1929 bestämmas till det av Kungl. Maj:t föreslagna beloppet, 7,000,000 kronor.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må för *fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 7,000,000 kronor.

Statens järnvägar.

9:o) Kungl. Maj:t har (punkt 9) föreslagit riksdagen att för omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 39—41 i återropade statsrådsprotokollet.

Med anledning av Kungl. Maj:ts i proposition, nr 171, gjorda framställning i ämnet har 1923 års riksdag bemyndigat Kungl. Maj:t att under viss angiven förutsättning å svenska statens vägnar godkänna det mellan delegerade för staten och Stockholms stad den 15 februari 1923 träffade preliminära avtalet rörande Stockholms bangårdsfråga. Kostnaderna för de i berörda avtal avsedda arbetena för omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. ävensom för en av 1925 års riksdag medgiven utvidgning av planen för nämnda anordningar vid centralstationen hava beräknats till 16,550,000 kronor, varav 5,000,000 kronor förutsatts skola utgå av förnyelsefondsmedel och 11,550,000 kronor av riksdagen beviljas såsom särskilt anslag. Hela det avsedda beloppet av förnyelsefondsmedel har ställts till järnvägsstyrelsens förfogande, varjämte riksdagen för budgetåren 1923—1928 såsom kapitalökningsanslag anvisat tillhoppa 10,850,000 kronor. Av ovan angivna beräknade kostnadsbelopp 11,550,000 kronor återstå sålunda 700,000 kronor oanvisade.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 september 1927 rörande behovet av anslag att äskas av 1928 års riksdag har järnvägsstyrelsen erinrat om vad styrelsen anfört i sin framställning rörande anslagsäskandena till 1927 års riksdag, nämligen att den tidigare arbetsplanen, enligt vilken förevarande arbeten beräknades kunna färdigställas under år 1927, icke kunde följas, enär på grund av arbetskonflikter och försvårade arbetsförhållanden arbetena med djupgrundläggningen för den i arbetsprogrammet som största post ingående bron över Hammarbyleden — vilka arbeten utfördes på entreprenad — blivit så försenade, att broarbetet i sin helhet då beräknades icke kunna färdigställas förrän tidigast under år 1929.

Järnvägsstyrelsen har nu anfört bland annat följande:

Även efter den tidpunkt, då styrelsen avlät sin sistnämnda skrivelse, fortforo svårigheterna i fråga om djupgrundläggningen och det syntes ovisst, om och när entreprenören skulle kunna fullborda de kontrakterade arbetena. Då styrelsen, särskilt med hänsyn till statens skyldigheter i detta avseende gentemot Stockholms stad, icke kunde taga på sitt ansvar, att arbetenas färdigställande sålunda framskötts till en oviss tidpunkt, hade styrelsen sett sig nödsakad att genom skrivelse till entreprenören den 29 oktober 1926 i enlighet med kontraktets bestämmelser skilja entreprenören från kontraktet. Endast omkring en tredjedel av de kontrakterade arbetena voro då färdigställda, oaktat entreprenören åtagit sig att hava arbetet i sin helhet färdigt den 1 oktober 1926. Återstående arbeten fullföljdes nu *dels* av styrelsen i egen regi, sedan erfor-

Omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. [9.]

derlig materiel för pneumatisk grundläggning i fråga om de djupaste grunderna blivit av styrelsen förhyrd, dels hade de överlämnats på entreprenad till de båda entreprenörfirmor, som redan förut åtagit sig entreprenadarbete på andra delar av bron.

Genom denna tidsutdräkt och svårigheterna att få arbetena utförda vore en väsentlig kostnadsökning att förutse. Härtill komme också, att arbetslöner och jämväl materialier stegrats avsevärt, sedan kostnadsberäkningarna verkställdes i februari 1923. Styrelsen har emellertid förklarat sig ännu icke vara i tillfälle att uppgiva den slutliga kostnaden för omläggningen av västra stambanans ingångslinje med däri ingående brobyggnad över Årsta holmar.

På grund av arbetenas försening torde desamma icke kunna fullbordas under budgetåret 1928—1929. Emellertid finner styrelsen det vara för arbetenas fortsatta jämna bedrivande under budgetåret 1928—1929 nödvändigt, att styrelsen redan under nämnda budgetår kan disponera en del av det belopp, varmed kostnaderna komma att överskridas. Utöver de 700,000 kronor, som, enligt vad ovan sagts, återstå att anvisa av det tidigare beräknade anslagsbeloppet, 11,550,000 kronor, har därför styrelsen sett sig nödsakad att för budgetåret i fråga begära ytterligare 700,000 kronor eller sammanlagt 1,400,000 kronor. Av de kalkyler, som redan nu kunna göras, har framgått, att det belopp, varmed de tidigare beräknade kostnaderna komma att överskridas, i alla händelser kommer att bliva större än det tilläggsbelopp av 700,000 kronor, som styrelsen nu ansett sig behöva begära för budgetåret 1928—1929.

Även i fråga om de nu fullbordade arbetena vid Stockholms norra station äro vissa överskridelser av de ursprungligen beräknade kostnaderna att emotse.

Beträffande dessa arbeten kan beloppet av överskridelsen redan nu uppgivas, nämligen 175,000 kronor. Anledningen till överskridelsen är till övervägande del att finna däruti, att det under arbetets gång befunnits fördelaktigt eller nödvändigt att utföra en del arbeten, som icke förutsågos vid de ursprungliga kostnadsberäkningarnas verkställande. Sålunda har rörpostanläggning ansetts böra anordnas i och mellan godsmagasinen. Förutom den fördel för såväl allmänheten som för expeditionspersonalen, som ligger i godshandlingarnas snabba expediering, ernås en sådan personalbesparing, att det därför nedlagda kapitalet, 65,000 kronor, mer än väl förräntar sig. Vidare har måst inrättas utrymme för en köttbesiktningsbyrå, för vilken emellertid hyresbelopp erhållas, som lämna mycket god ränta på det därför nedlagda kapitalet. Dessutom hava grundläggningsförhållandena inbjudit till att ordna källare i grunden till magasinet för ankommande gods, vilket utrymme apterats till garage, som uthyrt lämnar mycket god avkastning på det för källare-lokalen använda kapitalet 53,000 kronor. Till skydd för arbetet med lossning av vagnarna vid magasinet för ankommande gods har det blivit nödvändigt anordna plattformstak för en kostnad av 10,000 kronor. Återstående överskridelse förklaras av de högre arbetsprisen. Av den för norra stationen ursprungligen beräknade anläggningskostnaden, 2,000,000 kronor, hava 1,700,000 kronor utgått av anslagsmedel och 300,000 kronor av förnyelsefondsmedel. Järnvägsstyrelsen har ansett, att även de 175,000 kronor, varmed de beräknade kostnaderna sålunda överskridits, böra kunna bestridas med medel ur förnyelsefonden.

Beträffande det sålunda av järnvägsstyrelsen anmälda anslagsbehovet har departementschefen yttrat följande:

»Det av järnvägsstyrelsen anmälda överskridandet av de för ifrågakvarande arbeten uppgjorda kostnadsberäkningarna finner jag anmärkningsvärt. Emellertid synes av vad styrelsen anfört framgå, att på grund av vissa vid de ursprungliga kostnadsberäkningarna oförutsedda omständigheter en fördyring

av arbetena med omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden näppeligen kunnat undvikas. Med hänsyn härtill och då i betraktande av redan inträffad försening ifrågavarande arbeten torde böra bedrivas i jämförelsevis hastig takt, anser jag mig böra tillstyrka att för budgetåret 1928—1929 anvisas, utöver enligt planen återstående 700,000 kronor, ytterligare det belopp, 700,000 kronor, som av järnvägsstyrelsen anses erforderligt för ändamålet för nämnda budgetår, eller sålunda tillhopa 1,400,000 kronor.

Vad beträffar överskridandet av de för arbetena vid Stockholms norra station beräknade kostnaderna, synas orsakerna härtill till större delen icke varit av tvingande natur. Med hänsyn till de fördelar i trafikhänseende eller den tillfredsställande förräntning av däri nedlagt kapital, som genom de senare tillkomna anordningarna ernås, torde järnvägsstyrelsens förslag till täckande av den uppkomna bristen likväl böra vinna bifall. Därest riksdagen icke däremot uttalar någon erinran, lärer alltså Kungl. Maj:t framdeles medgiva, att för nu angivna ändamål må av statens järnvägars förnyelsefond tagas i anspråk ett belopp av 175,000 kronor.»

Beträffande det av järnvägsstyrelsen anmälda överskridandet av kostnaderna för ifrågavarande arbetsföretag och orsakerna härtill, får utskottet hänvisa till den i statsverkspropositionen framlagda utredningen och vad departementschefen i anslutning härtill anfört.

Ofrånkomligt torde vara, att för arbetenas fortsättande medel ställas till förfogande i den utsträckning, som av järnvägsstyrelsen begärts. Utskottet hemställer därför,

att riksdagen må för *omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m.* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor.

10:o) Kungl. Maj:t har (punkt 10) föreslagit riksdagen att för ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,100,000 kronor.

Beträffande utredningen får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet, sid. 41—43.

*Utskottets
yttrande.*

**Ordnande
av bangårdsför-
hållandena i
Göteborg.**
[10.]

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 163, har 1927 års riksdag fattat beslut angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg. Därvid medgav riksdagen, att för utförande av härav föranledda arbeten finge av statens järnvägars förnyelsefond tagas i anspråk ett belopp av högst 3,100,000 kronor. Samtidigt anvisade riksdagen för samma ändamål för budgetåret 1927—1928 ett anslag av 600,000 kronor.

Av de för samtliga arbetens genomförande beräknade kostnaderna, 7,495,000 kronor, skola av statens järnvägar bestridas ett belopp av 5,374,800 kronor, varav 2,275,000 kronor äro avsedda att av riksdagen anvisas såsom särskilt anslag och återstoden, avrundad till 3,100,000 kronor, skall utgå av förnyelsefundsmedel.

Enligt en inom järnvägsstyrelsen upprättad plan skulle för arbetenas be-

drivande, såvitt statens järnvägar angår, krävas av anslagsmedel under budgetåret 1927—1928 600,000 kronor, under budgetåret 1928—1929 1,100,000 kronor och under budgetåret 1929—1930 575,000 kronor samt av förnyelsefondsmedel under år 1927 200,000 kronor, under år 1928 1,400,000 kronor och under år 1929 1,500,000 kronor.

I enlighet härmed hemställer järnvägsstyrelsen, att för budgetåret 1928—1929 måtte anvisas ett belopp av 1,100,000 kronor. Beträffande erforderligt belopp av förnyelsefondsmedel anmäler styrelsen sin avsikt att därom göra framställning i samband med avgivande av förslag till disposition under år 1928 av medel ur nämnda fond.

*Utskottets
yttrande.*

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må för *ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,100,000 kronor.

**Gångbroar
och gång-
tunnlar.**

[11.]

11:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 11) hemställer utskottet,

att riksdagen må för *gångbroar och gångtunnlar* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

**Ny malm-
vagns-
verkstad vid
Notviken.**

[12.]

12:o) Kungl. Maj:t har (punkt 12) föreslagit riksdagen att för fullbordande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 425,000 kronor.

För påbörjande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken, för vilket företag kostnaderna beräknats till 825,000 kronor, har riksdagen för budgetåret 1927—1928 anvisat 400,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har anfört, att enligt uppgjord arbetsplan anläggningen vore avsedd att fullbordas år 1928, vilket ock med hänsyn till den motsedda ökningen av malmtrafiken vore synnerligen behöfligt. Styrelsen har därför hemställt, att hela det återstående beloppet, 425,000 kronor, måtte anvisas för nästkommande budgetår.

*Utskottets
yttrande.*

Utskottet, som icke funnit skäl till erinran mot att det för fullbordande av den nya malmverkstaden i Notviken erforderliga återstående beloppet nu beviljas, får hemställa,

att riksdagen må för fullbordande av *ny malmvagnsverkstad vid Notviken* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 425,000 kronor.

**Inköp av
fastighet i
Stockholm.**

[13.]

13:o) Under punkt 13 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att för inköp för statens järnvägars räkning av fastigheten nr 1 i kvarteret Pensionären i

Stockholm för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,550,000 kronor.

I fråga om utredningen i ärendet hänvisas till sid. 44—47 i förberörda statsrådsprotokoll.

På därom av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 28 juli 1916 gjord framställning bemyndigade Kungl. Maj:t genom brev den 25 augusti 1916 järnvägsstyrelsen att med direktionen för statens järnvägars änke- och pupillkassa träffa överenskommelse om förhyrande för en tid av högst 25 år, räknat från och med den 1 oktober 1916, av fasta egendomarna nr 10, 21 och 22 i kvarteret Svanen — numera nr 1 i kvarteret Pensionären — i Stockholm med adressnummer 1 och 3 Vasagatan, 66 och 68 Klarabergsgatan samt 75 och 77 Mästersamuelsgatan att användas till tjänstelokaler för statens järnvägars behov och till bostäder för sådana vid nämnda järnvägar anställda tjänstemän, som kunde erhålla bostad in natura, med rätt för järnvägsstyrelsen att mot ersättning uthyra för nyss angivna ändamål icke behöfliga utrymmen. Med stöd av detta bemyndigande förhyrde järnvägsstyrelsen ifrågavarande fastighet för en tid av 25 år, eller från och med den 1 oktober 1916 till och med den 30 september 1941.

I sin ovannämnda skrivelse meddelade styrelsen jämväl, att änke- och pupillkassans direktion förklarar sig villig att till fullmäktige för kassans delägare framlägga förslag, att fullmäktige ville medgiva, att direktionen finge träffa avtal om försäljning av fastigheten till styrelsen under förutsättning, att Kungl. Maj:t inom 15 år från den 1 oktober 1916 bemyndigade styrelsen att inköpa densamma och under villkor, att köpeskillingen bestämdes till fastighetens bokförda värde, ökat med så stort belopp, att kassans ränteinkomst under vart och ett av de år, kassan varit ägare till fastigheten, uppginge till 5.5 procent av bokförda värdet därå. Fullmäktige lämnade också vid sammanträde den 7 juni 1917 bifall till försäljning under angivna förutsättning och villkor.

Järnvägsstyrelsen har nu framlagt förslag om förvärvande för statens järnvägars del av ifrågavarande fastigheter, vilka alltmera kommit att tagas i anspråk för statens järnvägars tjänstelokaler — endast en mindre del disponeras för närvarande för bostäder åt tjänstemän vid statens järnvägar eller uthyras till enskilda.

Den ekonomiska innebörden av ifrågavarande fastighetsförvärv belyses av följande:

Köpeskillingen utgör 1,550,000 kronor.

Den sammanlagda tomtarealen uppgår till 1,799 kvadratmeter. Då tomtvärdet här icke gärna understiger 600 kronor per kvadratmeter, kan enbart tomtens värde uppskattas till något över 1,000,000 kronor eller omkring $\frac{2}{3}$ av köpesumman. Brandförsäkringsvärdet å byggnaderna är 960,000 kronor. Fastighetens taxeringsvärde, som utgör 2,080,000 kronor, överstiger ovannämnda köpeskillning med 530,000 kronor.

De årliga utgifterna för de i fastigheten inrymda kontorslokalerna torde efter förvärvet och sedan vissa redan nu planerade omdispositioner blivit vidtagna härvidlag kunna beräknas sålunda:

ränta, 5 % å 1,550,000 kronor	77,500 kr.	
amortering, 2 % å 960,000 »	19,200 »	
underhåll, uppvärmning m. m.	25,000 »	
	Summa	121,700 kr.
Avgår inkomster för uthyrda lokaler:		
butiks-, lager- och dylika lokaler	60,000 kr.	
personalbostäder	14,000 »	
	Summa	74,000 kr.
Återstår kostnad, avseende statens järnvägars kontors- lokaler, omfattande 107 normalrum		47,700 kr.

eller cirka 440 kronor per rum och år.

Vid ett förhållande i allmänna marknaden av ett motsvarande antal likvärdiga rum torde vid nuvarande prisnivå årshyran icke kunna beräknas lägre än 900 kronor per rum eller för 107 rum sammanlagt 96,300 kronor att sålunda jämföras med ovannämnda 47,700 kronor.

Beträffande likvideringen av köpeskillingen har järnvägsstyrelsen hos Kungl. Maj:t hemställt, att styrelsen måtte erhålla Kungl. Maj:ts tillstånd att placera 1,550,000 kronor pensionsfondsmedel i den nu ifrågavarande fastigheten samt att gottgöra fonden ränta enligt samma procent — för närvarande 4 — som jämlikt Kungl. Maj:ts kungörelse den 10 oktober 1924 lämnas för fondmedel, liggande som rörelsekapital.

Riksräkenskapsverket, som yttrat sig i ärendet, har påyrkat, att, för den händelse statens järnvägar ansåges böra förvärva ifrågavarande fastighet, anslag därför i vanlig ordning måtte anvisas under utgifter för kapitalökning.

Departementschefen anför:

»Då statens järnvägar redan disponerar större delen av omförmälda fastighet nr 1 i kvarteret Pensionären och då stadigvarande behov därav synes förefinnas, torde man icke böra underlåta att begagna det tillfälle, som erbjuder sig att förvärva fastigheten för statens järnvägars räkning. Med hänsyn härtill och då den betingade köpeskillingen, 1,550,000 kronor, torde få anses förmånlig, anser jag mig böra tillstyrka berörda fastighetsförvärv.

Vidkommande sättet för täckande av köpeskillingen kan jag däremot icke biträda järnvägsstyrelsens förslag. Av skäl riksräkenskapsverket anført lärer ifrågavarande utgift, som avser ökande av statsverkets fasta egendom, böra komma till synes i budgeten och alltså täckas genom anvisande av anslag å riksstaten. Jag anser mig därför böra föreslå, att ifrågavarande belopp, 1,550,000 kronor, för nästkommande budgetår anvisas såsom kapitalökningsanslag. På sätt riksräkenskapsverket antytt lärer med anledning härav ny upplåning icke erfordras, då mot anslaget svarande medel torde komma att i riksgäldskontoret deponeras av statens järnvägars pensionsfond.»

Utskottets
yttrande.

Under åberopande av vad departementschefen i ärendet anført hemställer utskottet,

att riksdagen må för inköp för statens järnvägars räkning av fastigheten nr 1 i kvarteret Pensionären i Stockholm för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,550,000 kronor.

14:o) Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts under punkt 14 gjorda framställning hemställer utskottet,

att riksdagen må för anläggande av *telegraf- och sektions-telefonledningar* samt för utförande av *kabelarbeten* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

Telegraf- och sektions-telefonledningar samt kabelarbeten.

[14.]

15:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet hänvisas till sid. 49—50 i förut omnämnda statsrådsprotokoll.

Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

[15.]

För växel- och signalsäkerhetsanläggningar har riksdagen senast för budgetåret 1927—1928 anvisat ett belopp av 150,000 kronor. För budgetåret 1928—1929 har järnvägsstyrelsen hemställt om beviljande för nämnda ändamål av ett belopp av 600,000 kronor.

I fråga om detta anslagsäskande yttrar departementschefen:

»Med anledning av järnvägsstyrelsens betydande anslagskrav och med hänsyn till de avsevärda belopp, som under de senaste tio åren använts för växel- och signalsäkerhetsanläggningar, har jag från styrelsen infordrat vissa uppgifter rörande medelsbehovet för ifrågavarande ändamål. Av dessa uppgifter inhämtas, att för utveckling av trafiksäkerhetsanordningarna i anslutning till 1912 års trafiksäkerhetskommissions direktiv skulle erfordras ytterligare arbeten för sammanlagt 4,300,000 kronor, varav 2,000,000 kronor för kalenderåren 1928—1933. För övriga hithörande arbeten, som, såvitt nu kan förutses, äro avsedda att komma till utförande under närmaste femårsperiod i syfte att åstadkomma ökad säkerhet för trafikrörelsen eller att ernå lättnader och besparingar vid trafikarbetets utförande, beräknar järnvägsstyrelsen ett sammanlagt belopp av 2,700,000 kronor. Sagda belopp, 2,000,000 kronor och 2,700,000 kronor, anser styrelsen böra med 1,400,000 respektive 600,000 kronor utgå av kapitalökningsmedel samt med 600,000 respektive 2,100,000 kronor av förnyelsefondsmedel. Av de sålunda erforderliga beloppen av kapitalökningsmedel, sammanlagt 2,000,000 kronor, skulle 600,000 kronor, såsom styrelsen jämväl hemställt, anvisas för budgetåret 1928—1929, 400,000 kronor för vart och ett av budgetåren 1929—1931 samt 300,000 kronor för vart och ett av budgetåren 1931—1933. De behövlige beloppen av förnyelsefondsmedel, tillhoppa 2,700,000 kronor, vore avsedda att fördelas med 600,000 kronor för vart och ett av kalenderåren 1928 och 1929 samt med 500,000 kronor för vart och ett av kalenderåren 1930—1932.

Såväl ur trafiksäkerhets- som driftsbesparingssynpunkt synes det önskvärt, att nya eller förbättrade växel- och signalsäkerhetsanläggningar i lämplig omfattning komma till utförande vid statens järnvägar. Emellertid är det nödvändigt att iakttaga en viss återhållsamhet vid investering av nytt kapital i anläggningar av nu ifrågavarande slag. Under den närmaste tiden torde sålunda allenast sådana arbeten böra utföras, som äro av alldeles särskilt angelägen natur. Jag anser mig därför icke kunna tillstyrka anvisande av större anslag för ifrågavarande ändamål för nästkommande budgetår än 400,000 kronor.»

Av departementschefens yttrande i ärendet framgår, att betydande belopp under de närmaste åren ifrågasättas för förbättring eller vidare utbyggnad av signal- och säkerhetsanordningssystemet vid statens järnvägar.

Såväl ur trafiksäkerhets- som driftsbesparingssynpunkt vore det önskvärt, framhåller departementschefen, att nya eller förbättrade växel- och signalsäkerhetsanläggningar i lämplig omfattning komma till utförande vid statens järnvägar. Emellertid vore det nödvändigt att iakttaga en viss återhållsamhet vid investering av nytt kapital i anläggningar av nu ifrågavarande slag. Under den närmaste tiden torde sålunda allenast, enligt departementschefens mening, sådana arbeten böra utföras, som äro av alldeles särskilt angelägen natur.

Utskottets
yttrande.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må för *växel- och signalsäkerhetsanläggningar* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

Disposi-
tions-
anslag för
oförutsedda
och mindre
arbeten.

16:o) Kungl. Maj:t har (punkt 16) föreslagit riksdagen att såsom dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 900,000 kronor.

[16.]

Under en följd av år hava anslag under förevarande rubrik anvisats till bestridande av utgifter för dels sådana arbeten, vilkas utförande påkallas av angelägna oförutsedda krav, dels ock sådana mindre arbeten, vilka beräknas draga en kostnad understigande 25,000 kronor. Senast har för ifrågavarande ändamål för budgetåret 1927—1928 beviljats ett belopp av 800,000 kronor.

För budgetåret 1928—1929 har järnvägsstyrelsen hemställt om anvisande av ett belopp av 1,000,000 kronor och såsom motiv härför anfört följande:

»I sin år 1926 ingivna anslagsframställning framhöll styrelsen, att det anslag — 800,000 kronor — som anvisats för budgetåret 1926—1927, visat sig vara alltför knappt tilltaget, i det att medlen till största delen måst disponeras redan vid tiden för anslagsframställningens ingivande, d. v. s. endast cirka tre månader in på det löpande budgetåret. Styrelsen hemställde därför, att för budgetåret 1927—1928 måtte såsom dispositionsanslag anvisas ett något högre belopp eller 1,000,000 kronor. Emellertid fann sig föredragande departementschefen icke kunna tillstyrka mer än 800,000 kronor, vilket ock blev Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut.

Av det för nu löpande budgetår sålunda beviljade anslaget hava redan disponerats närmare 600,000 kronor och återstå alltså att disponera för tiden intill den 1 juli 1928, d. v. s. omkring nio månader, blott cirka 200,000 kronor.

Då det är av stor vikt, att erforderliga medel finnas tillgängliga för utförande av den mängd av mindre arbeten och anordningar av skilda slag, som för trafikens rationella avveckling alltid påfordras eller som med teknikens utveckling ur driftsekonomisk synpunkt eljest äro motiverade och önskvärda, finner styrelsen sig nödsakad att nu återupprepa sin begäran om höjning av dispositionsanslaget till 1,000,000 kronor.»

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av järnvägsstyrelsens ifrågavarande anslagsäskande har departementschefen funnit sig icke kunna tillstyrka högre belopp än 900,000 kronor.

Utskottet har ej funnit skäl till erinran mot vad Kungl. Maj:t under förevarande punkt föreslagit och hemställer alltså,

Utskottets
yttrande.

att riksdagen må såsom *dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 900,000 kronor.

17:o) Kungl. Maj:t har (punkt 17) föreslagit riksdagen *dels* besluta, att inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare skall å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas över Avaviken, Arvidsjaur, Muskussel och Kåbdalis i enlighet med vad av departementschefen i statsrådsprotokollet angivits; *dels ock* för fortsättning av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,200,000 kronor.

Inlands-
banan mel-
lan Volg-
sjön och
Gällivare.

[17.]

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 52—69 av åberopade statsrådsprotokollet.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition och i riksdagen väckt motion har 1916 års riksdag, under vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m., beslutat fortsättande av inlandsbanan från Volgsjön förbi Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Jokkmokk och Porjus fram till Gällivare ävensom anläggande av sidospår från lämplig punkt å bansträckan Volgsjön—Stensele till Malgomajsjön och anordnande därstädes av en mindre hamnplats. För arbeten å ifrågavarande banbyggnad, som med dess av 1917 års riksdag beslutade sträckning över Kasker och med tillämpande av före kristidens inträdande gällande priser beräknats i sin helhet draga en kostnad av 30,150,000 kronor, hava för tiden från och med år 1917 till och med budgetåret 1927—1928 beviljats sammanlagt 34,850,000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t till bedrivande av nödhjulsarbeten å inlandsbanan anvisat 300,000 kronor. Sammanlagt hava alltså för ifrågavarande banbyggnad varit tillgängliga 35,150,000 kronor.

I skrivelse den 22 september 1926 med anslagsäskanden till 1927 års riksdag anförde järnvägsstyrelsen beträffande inlandsbanans norra del eller sträckan Porjus—Jokkmokk, att ytterligare anslag för nämnda bandels färdigställande icke erfordrades. I enlighet med vad styrelsen ifrågasatte föreslog Kungl. Maj:t i nästlidet års statsverksproposition, att arbetena å inlandsbanans norra del skulle tillsvidare nedläggas, när järnvägen färdigställts till Jokkmokk. I fråga om södra delen eller sträckan från Storuman norrut föreslog Kungl. Maj:t — utan att taga ståndpunkt till den av styrelsen berörda frågan om nedläggande av arbetena å denna del vid Sorsele — att arbetena skulle fortsättas från Blattnicksele till Sorsele. Riksdagen förklarade sig icke hava anledning till erinran mot den sålunda framlagda planen samt anvisade av Kungl. Maj:t äskat belopp, 1,600,000 kronor, för fortsättande av arbetena å inlandsbanans södra del.

För fortsättande av arbetena å sträckan Blattnicksele—Sorsele av inlands-

banan begär *järnvägsstyrelsen* i skrivelse den 9 september 1927 för budgetåret 1928—1929 1,200,000 kronor. Med nämnda skrivelse har styrelsen överlämnat en enligt Kungl. Maj:ts beslut den 22 april 1927 verkställd utredning rörande lämplig sammanbindning av inlandsbanans södra del och tvärbanan från Jörn. Beträffande lämpligheten av att fortsätta inlandsbanan har styrelsen anfört bland annat följande:

»Vad som vid den anbefallda och nu av styrelsen verkställda utredningen framkommit och uttalats ger emellertid icke järnvägsstyrelsen — med de synpunkter styrelsen har att anlägga och de intressen den har att bevaka — någon anledning att ändra sin förut kungjorda mening uti spörsmålet om inlandsbanans fortsatta framdragande. Som ovan anförts står icke värdet av den diskuterade förbindelsen — närmast mellan Sorsele och Arvidsjaur — mätt i beräknad trafikrörelse och taxeenliga inkomster därav, i någon rimlig proportion till ränte- och driftkostnader för järnvägsledens anordnande och upprätthållande. Det framskyntar också i länsstyrelsens yttrande, att annan järnvägsbyggnad i Norrbottens län skulle vara angelägnare och av större nytta för befolkningen. Därtill kommer, att om staten under nuvarande förhållanden likväl vill anse sig förpliktad att ingripa på särskilt sätt för kommunikationernas ordnande uti här ifrågakommande trakter, detta vid motortrafikens nuvarande utveckling kan ske på ett vida billigare sätt för staten än genom anläggande och drift av en järnvägslinje. Järnvägsstyrelsen måste därför bestämt vidhålla, vad som styrelsen i sin ovan citerade skrivelse av den 22 september 1926 uttalat, nämligen att inlandsbanebygget bör tillsvidare avbrytas, sedan banan färdigställts söderifrån till Sorsele och norrifrån till Jokkmokk.»

Som sammanfattning av vad som i skrivelsen anförts uttalar järnvägsstyrelsen, *dels* att styrelsen icke funnit anledning frångå sin år 1926 uttalade åsikt, att inlandsbanebygget tills vidare bör avbrytas, sedan banan färdigställts söderifrån till Sorsele och norrifrån till Jokkmokk, och *dels* att, om och när inlandsbanans södra del anses böra sammanknytas med den norra delen, detta bör ske längs en sträckning Sorsele—Avaviken—Arvidsjaur—Muskussel—Kåbdalis—Jokkmokk. Ifrågakommande 261 km. långa linje, som skulle ansluta tvärbanan Jörn—Arvidsjaur vid Arvidsjaur kyrkplats har beräknats draga en kostnad av cirka 28 miljoner kronor, varav å den 89 km långa linjen Sorsele—Arvidsjaur skulle belöpa omkring 9 miljoner kronor. Å sistnämnda sträcka Sorsele—Arvidsjaur beräknas trafikinkomsterna till 42,000 kronor och driftutgifterna till 230,000 kronor för år.

Mot detta järnvägsstyrelsens uttalande har avvikande mening anförts av *chefen å styrelsens militärbyrå*, vilken med hänsyn till nödvändigheten ur militär transportsynpunkt att sammanknyta inlandsbanans södra och norra delar ansett, att något avbrott i inlandsbanebygget icke borde ske utan att banbyggnaden borde fullföljas i ett sammanhang längs den av järnvägsstyrelsen för sådant fall förordade sträckningen.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har uttalat sig för att inlandsbanan måtte fortsättas från Sorsele norrut utefter Muskussellinjen samt därvid anfört:

Inlandsbanans fortsättande i en följd om ock i ett mindre hastigt tempo synes länsstyrelsen vara en för icke blott de trakter, som banan genomlöpte, utan ock för hela landet så viktig angelägenhet, att det icke borde uppskjuda

tas till en oviss framtid. Detta företags hela natur vore av den art, att strängt ekonomiska synpunkter icke rättvisligen borde läggas på detsamma. Förbises finge ej heller, att i den tid av arbetslöshet, som rådde och med vilken man påtagligen ännu länge måste räkna, inlandsbanebygget hade en uppgift att fylla genom de arbetstillfällen, som det skapade. Skulle en landsväg anläggas för statlig automobiltrafik mellan Sorsele och Arvidsjaur, ville länsstyrelsen bestämt hävda, att kostnaderna härför, vilka för den å Västerbottens län fallande delen mellan Sorsele och Slagnäs belöpte sig till icke mindre än 1,230,000 kronor, borde helt drabba statsverket och i ingen mån påläggas Sorsele väghållningsdistrikt, som icke hade behov av en så dyrbar väg. Även underhållet av en väg av långt högre klass än som svarade mot väghållningsdistriktets behov borde ej åläggas detta utan stanna å statsverket.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har anfört huvudsakligen följande:

Det för Norrbottens läns utveckling i materiellt och kulturellt avseende viktigaste vore tillskapandet av järnvägslinjer i de trakter, där bebyggelsen vore tätast, vilket i allmänhet betydde detsamma som byggande av tvärbanor i älvdalarnas riktning och i deras tätast befolkade bygder. Ur synpunkten av att tillgodose befolkningens kommunikationsbehov borde därför i södra delen av länet främst tvärbanan Jörn—Arvidsjaur utsträckas till Avaviken samt utefter Storavans södra strand fram mot Kasker och så småningom upp till Arjepluogs kyrkby. Därefter skulle komma en tvärbana utefter Pite älv från Älsvbyn till lämplig ändpunkt. Därmed skulle järnvägslinjerna också komma att ansluta sig till de gamla handelsvägarna, vilket vore en betydelsefull synpunkt. Då emellertid inlandsbanan vore ofrånkomlig ur försvarssynpunkt, gällde det att förlägga densamma så, att den gjorde största möjliga gagn för den materiella och kulturella utvecklingen. Länsstyrelsen ville därför förorda inlandsbanans framdragande efter den av järnvägsstyrelsen ifrågasatta Muskussellinjen, dock om möjligt med sträckan Sorsele—Avaviken förlagd norr om Naustasjön, varjämte i järnvägsbyggnadsplanen borde upptagas en framtida bibana från lämplig punkt å nyssnämnda sträcka till Arjepluogs kyrkby.

Järnvägsstyrelsens förslag att anordna statlig automobiltrafik mellan Sorsele och Arvidsjaur samt för ändamålet för en avsevärd kostnad anlägga en väg av hög klass ansåge sig länsstyrelsen böra avstyrka. Om icke järnväg byggdes, syntes näppeligen trafiken från Arjepluogs kyrkby komma att till någon del föras i riktning mot Sorsele utan fortfarande gå direkt på Arvidsjaur på nuvarande väg. Den återstående trafiken torde då sannolikt bliva av så små mått, att den kunde framföras på vanliga vägar och med de fordon, som den enskilda företagsamheten ställde till förfogande.

Slutligen ville länsstyrelsen i detta sammanhang även understryka sin i skrivelse den 30 augusti 1926 gjorda framställning om den utomordentligt stora betydelsen av att påbörja en bana i Tornedalen från Övertorneå till Pajala, i vilka trakter förefunnes ett stort trafikbehov för en talrik och i stark tillväxt varande befolkning.

Norrbottens läns landsting har i skrivelse den 10 oktober 1927 uttalat bland annat, att inlandsbanans fortsättning söderut från Jokkmokk vore för Norrbottens invånare, särskilt i de ännu icke tillgodosedda trakterna, ett önskemål, buret av de största förhoppningar, och ett livsvillkor.

Chefen för generalstaben har i skrivelse den 25 oktober 1927 framhållit, att inlandsbanans snara fullbordande vore ur försvarets synpunkt av utomordentligt betydelse. Inlandsbanan vore ojämförligt viktigare än tvärbanorna, vilka

ur sådan synpunkt endast hade sekundär om ock stor betydelse. Därest en sammanbindning av inlandsbanans norra och södra delar icke åstadkommes, bleve kostnaderna för banföretaget ur försvarets synpunkt oproportionerligt stora i förhållande till den ofullbordade banans värde. Beträffande inlandsbanans sträckning har chefen för generalstaben framhållit, att ehuru den s. k. Kaskerlinjen på grund av sitt stora avstånd från Östersjökusten icke minst med hänsyn till flygvapnets senaste utveckling måste anses äga avgjorda företreden, han ansåge sig kunna biträda järnvägsstyrelsens förslag om banans framdragande enligt Muskussellinjen.

Av *departementschefen* har anförts, hurusom den nu återstående delen av inlandsbanan mellan Sorsele och Jokkmokk med dess av riksdagen beslutade sträckning över Kasker skulle särskilt norr om Skellefteälvens sjösystem komma att gå genom glest befolkade samt för jordbruk och skogshushållning ogynnsamma ödebygder. Enahanda bleve till väsentlig del förhållandet med den av denna sträckning av inlandsbanan betingade bandelen Arvidsjaur—Gubblijaure av tvärbanan till Jörn. I tidigare avgivna yttranden vitsordades enhälligt överlägsenheten ur nationalekonomisk synpunkt av den östligaste sträckningen, Kåbdalislinjen, varemot denna ur försvarssynpunkt icke kunde godtagas av chefen för generalstaben såsom liggande alltför långt åt öster. Den nya Muskussellinjen skulle, framhåller departementschefen vidare, från sett den 3 kilometer kortare Kåbdalislinjen, erhålla mindre banlängd än de övriga alternativen samt med nu rådande prisläge kunna utföras för en kostnad, som icke överstege kostnaden för något av de övriga alternativen. Från nationalekonomisk synpunkt torde Muskussellinjen få anses vara lika god som Kåbdalislinjen och sålunda avsevärt bättre än övriga västligare sträckningar, och därtill komme, att denna linje jämväl ur försvarssynpunkt kunnat godtagas av chefen för generalstaben. Inlandsbanan i denna sträckning skulle erhålla en lämplig och naturlig anslutning till tvärbanan till Jörn vid den för dess hittillsvarande utbyggnadsskede bestämda ändpunkten, den stora kyrkobyen Arvidsjaur, i följd varav någon förlängning av denna tvärbana icke skulle erfordras.

Beträffande fortsättningen av inlandsbaneföretaget har departementschefen i övrigt anført bland annat följande:

»Enligt min mening äro grundförutsättningarna för banans byggande alltför jämt för handen, men fullföljandet av byggnadsplanen är givetvis i hög grad beroende av de ekonomiska möjligheterna för planens förverkligande. Det torde vara uppenbart, att försvaret av övre Norrland skulle hava föga gagn av banan, om densamma norrut skulle avbrytas vid Sorsele. Ej heller skulle nyttan i detta hänseende av banan i någon högre grad ökas, om en järnväg å denna sträcka ersattes med en väg, låt vara denna byggdes för tyngre motorfordonstrafik. Inlandsbanans ändamål ur försvarssynpunkt, nämligen att densamma skall komma att utgöra en andra uppmarschlinje med tryggt läge till de norrbottniska gruvfälten och Bodens fästning, kräver en fortsättning av banan norrut från Sorsele. Nödvändigheten ur denna synpunkt av banans fullbordande torde icke heller hava förringats genom de erfarenheter, som vunnits, sedan beslut om banans byggande fattades. Det läres vidare vara klart, att inlandsbanan skulle bliva av ej ringa betydelse för den ekonomiska

och kulturella utvecklingen inom de delar av övre Norrland, varom här är fråga. Särskilt torde så bliva förhållandet, därest banan framdrages genom sådana trakter, där grundförutsättningarna för en dylik utveckling verkligen äro för handen, nämligen förefintligheten i större utsträckning av redan odlad och odlingsbar jord samt goda skogsmarker. Med hänsyn till vad sålunda anförts och då den av järnvägsstyrelsen nu undersökta sträckningen av bandelen Sorsele—Jokkmokk, vilken tidigare icke kommit under omprövning, såvitt nu kan bedömas, torde vara den ur olika synpunkter lämpligaste, anser jag mig icke kunna tillstyrka ett upphävande av beslutet om inlandsbanans byggande i dess helhet, utan vill föreslå, att den återstående bandelen Sorsele—Jokkmokk fullbordas samt framdrages i den av järnvägsstyrelsen för sådant fall förordade sträckningen från Sorsele förbi Avaviken. Arvidsjaur, Muskussel och Kåbdalis till Jokkmokk.

Beträffande därefter frågan om den takt, i vilken arbetena å inlandsbanan skola fortsättas, så har vid 1927 års riksdag fattats beslut om nedläggande av arbetena å inlandsbanans norra del, när järnvägen färdigstälts till Jokkmokk. Någon anledning att nu påyrka ändring härutinnan föreligger ej. I fråga om arbetena å södra delen av banan yttrades i nästlidet års statsverksproposition — jämte det förslag framställdes om arbetenas fortsättande till Sorsele — att frågan, huruvida ett avbrott i banbyggnaden borde ske vid Sorsele, syntes icke böra avgöras, förrän arbetenas framskridande gjorde ett ställningstagande nödvändigt. Med hänsyn till arbetenas planläggning är det nu nödvändigt att avgöra, huruvida arbetet skall upptagas å bandelen Sorsele—Arvidsjaur. Visserligen utvisa de av järnvägsstyrelsen verkställda utredningarna, att anläggandet och trafikerandet av en järnväg å denna sträcka för närvarande skulle bliva förlustbringande. Man lär emellertid över huvud taget svårigen kunna räkna med ett gynnsamt ekonomiskt resultat av inlandsbanan, vilken ju får anses hava tillkommit huvudsakligen av andra skäl än de rent ekonomiska. För ett omedelbart byggande av järnväg mellan Sorsele och Arvidsjaur tala förutom de allmänna kulturella skälen framför allt försvarssynpunkten. På min förfrågan har chefen för generalstaben i skrivelse den 25 oktober 1927 förklarat, att sträckningen från Sorsele över Avaviken till Arvidsjaur, samtidigt som den sammanbunde inlandsbanans södra del med tvärbanan Jörn—Arvidsjaur, tillika kunde anses utgöra en del av inlandsbanan enligt den förordade Muskussellinjen samt att med anledning härav det ur försvarets synpunkt vore icke endast önskvärt utan även av den största betydelse, att ifrågavarande bandel komme till utförande utan uppskov. Ur trafiksynpunkt lär det vara av en viss betydelse att med järnvägen nå sjösystemet vid Avaviken, varjämte ett sammanknytande av inlandsbanan med tvärbanan Jörn—Arvidsjaur även torde bliva av värde för förflyttningen av statens järnvägars rullande materiel. Hur än utvecklingen gestaltar sig, lär det, såvitt nu kan förutses, icke komma ifråga att för all framtid lämna ifrågavarande bandelar ofullbordade med slutpunkter vid Sorsele och Arvidsjaur. Även om det kan synas lockande att uppskjuta arbetena med dessa bandelars sammanknytande till bättre tider, är det dock måhända mera framsynt att utföra arbetena under en lågkonjunktur med få arbetstillfällen än under bättre tider med stor efterfrågan på arbetskraft. Förbises må ej heller slutligen, att arbetenas fortsättande å inlandsbanan omedelbart efter banans färdigställande till Sorsele skulle bereda möjlighet såväl till fortsatt sysselsättning för den stam av förmän och arbetare, som vid statens sedan många år tillbaka bedrivna järnvägsbyggnader i övre Norrland vunnit god erfarenhet i yrket, som ock till ytterligare användning av vid nuvarande arbetsplatser befintlig arbetsredskap, vilken eljest måste avyttras för jämförelsevis obetydliga belopp. I sistnämnda hänseende bör nämligen uppmärksammas, att nu pågående banbyggnadsarbeten i övre Norr-

land inom de närmaste åren komma att fullbordas. Så beräknas tvärbanan från Jörn, som vid bifall till vad jag nu föreslår skulle sluta vid Arvidsjaur, bliva färdigställd under budgetåret 1928—1929, delen Storuman—Sorsele av inlandsbanan under budgetåret 1929—1930 och statsbanan Hällnäs—Stensele, i enlighet med vad jag senare denna dag kommer att föreslå, senast under budgetåret 1931—1932. På grund av vad sålunda anförts anser jag mig böra föreslå, att i samband med inlandsbanans framdragande till Sorsele bansträckan Sorsele—Avaviken—Arvidsjaur kommer till utförande. Vid bifall härtill torde under nästa budgetår endast vissa förberedande arbeten behöva äga rum å sträckan Sorsele—Arvidsjaur, och lära kostnaderna härför kunna bestridas från det av järnvägsstyrelsen begärda anslaget till inlandsbanan utan förhöjning av detta anslag.

Beträffande frågan om beviljande av anslag för statens järnvägsbyggnader i Norrland synes det önskvärt, att ett anslagsbelopp, i huvudsak motsvarande vad som under de senaste åren i genomsnitt pläгат anvisas för ändamålet, jämväl under de närmaste åren framåt kan beviljas. Härigenom skulle möjlighet vinnas att med bibehållande i lämplig utsträckning av den erfarna arbetspersonalen och i en för ett ekonomiskt järnvägsbyggande lämpad takt fortsätta redan beslutade banbyggnader ävensom att, i den mån dessa avslutas, kunna, där så befinnes lämpligt, påbörja byggandet av någon enstaka ny statsbana, exempelvis den bana i Tornedalen, som livligt förordats av länsstyrelsen i Norrbottens län och vars anläggande synes kunna leda till gagn för denna utvecklingskraftiga gränsbygd.»

*Utskottets
yttrande.*

Av 1923 års riksdag har redan tidigare i anledning av ett av dåvarande departementschefen väckt förslag om inställande tillsviđare av arbetena på inlandsbanan framhållits angelägenheten av att ett dylikt nedläggande av företaget undvekes; i överensstämmelse härmed anvisades ytterligare anslag till banbyggets fortsättning söderifrån liksom ock — i enlighet med länsstyrelsens i Norrbottens län livliga tillstyrkan — norrifrån ned till Jokkmokk.

Då nu ånyo anledning föreligger att taga ställning till frågan om ett avbrott av inlandsbanebygget, får utskottet erinra om nämnda av 1923 års riksdag uttalade uppfattning. Visserligen skall det icke förnekas, att genom motortrafikens snabba tillväxt och det neddragande inflytande denna liksom konjunkturförhållandena i övrigt visat sig utöva på statens järnvägars finanser de allmänna förutsättningarna för inlandsbanebyggets fullföljande försämrats på ett sådant sätt, att viss tvekan ur rent ekonomisk och statsfinansiell synpunkt kan hysas mot arbetenas fortsättande. Att, sedan nu så stor del av denna enhetligt tänkta inre samfärdselled mellan de lappländska malmfälten och Mellan-Sverige färdigstälts, uppgiva eller åtminstone till en synnerligen oviss framtid uppskjuta planen på dess fullbordan torde dock enligt utskottets mening icke böra förekomma. Ur strategisk synpunkt anses ett genomförande av det tidigare i detta avseende fattade beslutet alltjämt vara av synnerlig vikt. Även i övrigt kvarstå de allmänna skälen för att banföretaget genomföres. Bland befolkningen i de trakter som beröras av banan torde företagens genomförande alltjämt anses utgöra en huvudförutsättning för Norrlands fortsatta kulturella och ekonomiska utveckling.

Att för statens järnvägars del det ekonomiska resultatet av ifrågavarande banbygge genom Västerbottens och Norrbottens lappmarker kan komma att

ställa sig mindre tillfredsställande, togs i betraktande redan då beslutet om banans anläggning fattades. Ytterligare har emellertid nu av järnvägsstyrelsen återopats, hurusom genom inverkan, bland annat, av en tilltagande motortrafik statens järnvägars finanser på sista tiden avsevärt försämrats. Vad inlandsbanan beträffar må dock framhållas, att viss hänsyn tagits till det sålunda inträdda förändrade förhållandet genom att kapitalökningsanslagen till banbygget numera anvisas att utgå av andra statsinkomster än lånemedel med därav följande eftergift av kraven på direkt förräntning av nedlagt kapital. Det samband, som frågan om finansieringen av inlandsbaneföretaget äger med spörsmålet om användningen av de årligen inflytande statsintäkterna från de norrbottniska malmfälten, bör ej heller förbises; i detta avseende må erinras om ett av 1927 års riksdag gjort uttalande om lämpligheten av att låta någon del av dessa inkomster i någon form komma statens järnvägar till godo.

Utskottet har ansett det vara av intresse meddela följande:

Avståndsuppgifter rörande Inlandsbanan:

Kristinehamn—Brunflo	528 km.	
Brunflo—Östersund	15 »	543 km.
Östersund—Storuman	312 »	
Storuman—Sorsele	72 »	
Gällivare—Porjus—Jokkmokk	100 »	484 »
Sorsele—Arvidsjaur (89 km.)—Muskussel—Jokkmokk		261 »
Kristinehamn—Gällivare (Muskussellinjen)		1,288 km.
Sorsele—Kasker—Gubblijaure—Jokkmokk	216 km.	
Tillkommer tvärbana		
Arvidsjaur—Gubblijaure	71 »	287 »

Vad angår den 9 mil långa sträckan Sorsele—Arvidsjaur, om vars byggnad nu närmast är fråga, är denna bandels färdigställande redan trafiktekniskt sett motiverat med hänsyn till önskvärdheten av att erhålla en sammanknytning mellan södra inlandsbanans nuvarande slutpunkt vid Sorsele och tvärbanan Jörn—Arvidsjaur. Även ur allmän samfärdselsynpunkt synes emellertid goda skäl kunna anföras för dess fullbordan. Banan passerar i sin sålunda föreslagna sträckning betydande flottbarlagda vattendrag och löper nära utmed ett vidsträckt trafikerat vattensystem. Banan skulle också komma att gå fram i omedelbar närhet till stora skogs- samt myrmarksområden och mäktiga outnyttjade vattenfall. Inom trafikområdet finnas — enligt vad som vidare inhämtas av utförda trafikekonomiska utredningar — stora arealer odlingsbar jord, som, sedan den nuvarande isoleringen hävts, borde hava goda utvecklingsmöjligheter med skogs- och flottningsarbete som binäring. Att trafikinkomsterna från ifrågavarande bansträcka uppskattats så lågt beror bland annat på, att man vid beräkningarna utgått ifrån konkurrens med motortrafiken, särskilt från den redan befintliga postdilignenslinjen Arjeploug—Arvidsjaur. Det framhålles dock, att de gjorda kalkylerna avse förhållandena de närmaste åren efter banans öppnande för trafik och att det föreligger anledning hysa för-

hoppning om en ej oväsentlig stegring i trafikinkomsterna under förutsättning att befolkningstillväxten fortsätter i samma tempo som under senaste decennium samt att den rikliga tillgången på odlingsjord tillvaratages.

Utskottet håller alltså före, att det en gång fattade beslutet om inlandsbanans byggnad bör fullföljas, om ock på grund av tidsförhållandena planens genomförande måste utsträckas över en betydligt längre tidsrymd än som ursprungligen avsågs. Med hänsyn särskilt till önskvärldheten av att kunna inom en så nära framtid som möjligt erhålla en sammanknytning mellan inlandsbanan och tvärbanan Jörn—Arvidsjaur, varvid också denna tvärbanas ytterligare förlängning västerut skulle kunna undvikas, anser utskottet den av departementschefen tillstyrkta sträckningen i mera östlig riktning mot Arvidsjaur vara av beskaffenhet att böra godtagas. I detta avseende må erinras, huru som genom motortrafikens och vägväsendets utveckling förbindelserna mellan en järnväg med denna östliga sträckning och de västliga delarna av lappmarken, enkannerligen Arjeploug, betydligt underlättats, varigenom — såsom departementschefen ävenledes framhållit — i viss mån försvagats de skäl, som ur allmän samfärdselsynpunkt tidigare talade för den dessa västliga trakter genomlöpande Kaskerlinjen.

Mot det äskade anslagsbeloppet, 1,200,000 kronor, finner utskottet icke anledning till erinran.

Under åberopande härav och med framhållande därjämte av det mindre välbetänkta i att under nuvarande tid med en svårartad arbetslöshet, som alltjämt kräver omfattande anstalter från statens sida med särskilt anordnade nödhjälpsarbeten m. m., nedlägga ett sådant företag som inlandsbanebygget, får utskottet tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

I likhet med departementschefen utgår utskottet från att täckning för ifrågavarande anslag — liksom det under nästföljande punkt tillstyrkta anslaget till statsbanan Hällnäs—Stensele — helt beredes av andra inkomster än läne-medel.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må

a) för fortsättning av arbetena å *inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,200,000 kronor;

b) besluta, att inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare skall å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas över Avaviken, Arvidsjaur, Muskussel och Kåbdalis i enlighet med vad i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 4 januari 1928 angivits.

Statsbanan
Hällnäs—
Stensele.

[18.]

18:o) Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen (punkt 18) att till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 69—72 av åberopade statsrådsprotokollet.

Under vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. har 1917 års riksdag beslutat anläggande av en 97 km. lång tvärbana från Hällnäs å norra stambanan till Stensele vid inlandsbanan för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriserna beräknad anläggningskostnad av 11,150,000 kronor. För bananläggningen hava sedermera för tiden från och med år 1919 till och med budgetåret 1927—1928 anvisats tillhoppa 13,375,000 kronor, varjämte Kungl. Maj:t genom beslut den 26 augusti 1921 för nödhjälpsarbeten å banan anvisat 1,000,000 kronor. För bananläggningen hava sålunda disponerats tillhoppa 14,375,000 kronor. Enligt uppgjord plan skall banan vara färdigställd under budgetåret 1930—1931.

Järnvägsstyrelsen har för 1928—1929 begärt ett fortsatt anslag av 2,500,000 kronor. Enligt vad styrelsen meddelat, kostar bandelen Hällnäs—Lycksele 9,375,000 kronor och bandelen Lycksele—Storuman beräknas till 10,500,000 kronor. Sammanlagt skulle således banan från Hällnäs till Storuman komma att kosta 19,875,000 kronor. För statsbanan Hällnäs—Stensele äro för budgetåren till och med 1927—1928 anvisade 14,375,000 kronor. Således skulle återstå att ytterligare anvisa 5,500,000 kronor att fördelas på budgetåren 1928—1929 till och med 1930—1931.

Departementschefen har anfört följande:

»Medan bandelen Hällnäs—Lycksele av ifrågavarande statsbana utförts för den beräknade kostnaden, synas kostnaderna för fullbordande av den återstående sträckan Lycksele—Storuman komma att överskrida det beräknade beloppet med omkring 1,000,000 kronor. Anledningen härtill är huvudsakligen, att vid den definitiva och detaljerade kostnadsberäkning för sistnämnda bandel, som först nyligen kunnat verkställas, man nödgats räkna med ej oväsentligt högre arbetslöner än som vid tidigare gjord approximativ uppskattning kunnat förutses. Återstående anslag för banan måste därför tillmätas så, att därmed jämväl berörda kostnadsökning täckes. För budgetåret 1928—1929 torde emellertid icke kunna avses högre belopp än 2,000,000 kronor. Även med en sålunda reducerad medelsanvisning lärer det icke vara omöjligt att fullborda järnvägen till avsedd tidpunkt. På sätt chefen för finansdepartementet kommer att senare denna dag angiva torde det för budgetåret 1928—1929 erforderliga beloppet, 2,000,000 kronor, i likhet med vad som skett budgetåren 1926—1928 böra utgå av andra statsinkomster än lånemedel.»

Med tillstyrkande av förevarande förslag, hemställer utskottet,

att riksdagen må till fortsättning av *statsbanan Hällnäs—Stensele* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

*Utskottets
yttrande.*

19:0) Kungl. Maj:t har (punkt 19) föreslagit riksdagen att till fullbordande av statsbanan Jörn—Arvidsjaur för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,650,000 kronor.

**Statsbanan
Jörn—
Arvidsjaur.**

[19.]

För fortsättande av arbetena å den 75 km. långa bandelen Jörn—Arvidsjaur av statsbanan Jörn—Gubblijaure begär *järnvägsstyrelsen* i sin skrivelse den

9 september 1927 för budgetåret 1928—1929 1,650,000 kronor samt anför till stöd för sistnämnda anslagsäskande följande:

»Enligt i styrelsens skrivelse den 4 september 1925 framlagd arbetsplan skulle de fortsatta arbetena å bandelen Jörn—Arvidsjaur bedrivas i sådan omfattning, att räsläggningen år 1928 skulle framkomma till Arvidsjaur. I samband med denna plan verkställda beräkningar utvisade, att kostnaderna för sträckan Jörn—Arvidsjaur skulle, så vitt då kunde förutses, uppgå till 6,700,000 kronor. Denna kostnadsberäkning var verkställd med ledning endast av då utförd uppstakning av linjen, innan man hunnit bilda sig närmare omdöme om jordmånens beskaffenhet och andra arbetsförhållanden, som inverka på anläggningens kostnaderna. Den kunde därför endast bliva approximativ. Sedan bandelen i fråga numera hunnit i sin helhet bliva definitivt uppstakad, detaljerade markundersökningar utförts och bangårdsplaner med mera upprättats, hava nya mera specificerade kostnadsberäkningar verkställts, varvid givetvis hänsyn även tagits till de såsom bekant stegrade arbetskostnaderna. Det har därvid visat sig, att kostnaderna komma att något överstiga de tidigare uppgivna och beräknas nu uppgå till 7,150,000 kronor.

Anledningen till kostnadsökningen ligger huvudsakligen däruti, att jordmånerna befunnits vara sådan, att dyrbarare åtgärder nu måst förutsättas för banvallens dränering och isolering till förebyggande av tjälskjutning, varjämte en stor del av de myrmarker, banan går över, visat sig kräva större fyllnadsmassor än tidigare ansetts behövlige.

Då enligt arbetsplanen bandelen i fråga beräknats vara färdigställd under år 1929, bör för budgetåret 1928—1929 anvisas det för bandelens fullbordande behövlige beloppet av 1,650,000 kronor.»

Vad beträffar tvärbanan Jörn—Arvidsjaur skulle, vid bifall till förslaget rörande inlandsbanans sträckning över Arvidsjaur, utöver det av järnvägsstyrelsen begärda beloppet, 1,650,000 kronor, ytterligare medel icke erfordras för denna tvärbana.

Utskottets
yttrande.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till fullbordade av *statsbanan Jörn—Arvidsjaur* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,650,000 kronor.

Statens vattenfallsverk.

Kostnader
i samband
med dom-
stolsbe-
handling
av frågan
om Väner-
reglering.

20:o) I anledning av Kungl. Maj:ts under punkt 20 gjorda framställning hemställer utskottet,

att riksdagen må för bestridande av *kostnader i samband med domstolsbehandling av frågan om Vänerens reglering* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

[20.]

Kostnader
för Öjesjöns
reglering.

21:o) Kungl. Maj:t har (punkt 21) föreslagit riksdagen, dels medgiva, att Kungl. Maj:t må bemyndiga vattenfallsstyrelsen att för kronan träffa avtal med vattenfallsägare i Dalälven och Dalälvens reglerings-

[21.]

förening att för utförande av Öjesjöns reglering bilda ett Öjesjöns vattenregleringsföretag i huvudsaklig överensstämmelse med ett i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 4 januari 1928 omförmält förslag till avtal;

dels medgiva, att till bestridande av på staten belöpande andel av kostnaden för nämnda reglering samt för de regleringsföretag inom Dalälvens flodområde, beträffande vilka riksdagen framdeles kan komma att besluta, att kronan skall deltaga, må användas besparingar, som uppkommit å av riksdagen tidigare för dylikt ändamål anvisade anslag att utgå av fasta lånemedel;

dels ock för fullgörande av de på staten belöpande förskottsinsbetalningar för Öjesjöns reglering, som betingas av att ägarna av obebyggda vattenfall icke äro skyldiga att omedelbart betala på dessa fall belöpande andelar i regleringskostnaden, för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av tillfälliga lånemedel, av 20,350 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet, sid 74—80.

I samband med beviljande av anslag till anläggande av ett statens kraftverk vid Älvkarleby medgav 1911 års riksdag för möjliggörande av berörda anläggning (skrivelse nr 220), att mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt Söderfors bruks aktiebolag och Stora Kopparbergs bergslags aktiebolag, å andra sidan, finge avslutas avtal i huvudsaklig överensstämmelse med ett av bolagen den 15 december 1910 undertecknat avtal. Jämlikt § 12 i det med stöd härav sedermera avslutade avtalet, beträffande vilket de Söderfors bruks aktiebolag åliggande förpliktelserna numera övertagits av Stora Kopparbergs bergslags aktiebolag, skall Söderfors bruks aktiebolag till kronan erlægga 15 procent av den på Älvkarleby vattenfall belöpande andelen i kostnaderna för sjöregleringar inom Dalälvens flodsystem, vilka öka den vid lågvatten disponibla vattenkraften vid Älvkarleby, såvitt kostnaderna avse en fallhöjd av 18.1 meter. Anledningen till stadgandet är, att Söderfors bruks aktiebolag, som ansågs äga 15 procent av fallen vid Älvkarleby, överlät denna sin andel på statens vattenfallsverk, mot det att detta förband sig att för all framtid tillhandahålla bolaget på denna del av fallen, beräknad till 15 procent av hela vattenkraften, belöpande andel av den elektriska energi, som komme att vinnas.

Under år 1916 bildades den s. k. Dalälvens regleringsförening u. p. a., vilken har till uppgift att till gemensam nytta för föreningens medlemmar reglera vattenframrinningen i Dalälven och dess tillflöden. Kungl. Maj:t har bemyndigat vattenfallsstyrelsen dels den 30 juni 1916 att för Älvkarleby vattenfall jämte Stall- och Nygårdsforsarna, dels ock den 25 januari 1918 att jämväl för Tyttboforsen ingå som medlem av ifrågavarande förening.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställningar har riksdagen beviljat anslag *dels* för gäldande av statens kostnader i anledning av vattenfallsstyrelsens inträde i Dalälvens regleringsförening, *dels ock* såväl för bestridande av på staten belöpande andel av kostnaderna för provisoriska regleringsåtgärder inom Dalälvens flodområde, för partiell reglering av Siljan samt

för reglering av sjöarna Amungen, Ljugaren, Balungen, Skattungen, Ore-sjön, Flaten, Snesen och Vänjansjön som ock för fullgörande av de på staten belöpande förskottsinsbetalningar till Dalälvens regleringsförening, som betingas av, att ägarna av oobbyggda fall i Dalälven icke äro skyldiga att omedelbart inbetala på dessa fall belöpande andelar av berörda regleringskostnader.

Beträffande regleringen av Siljan och Vänjansjön har Kungl. Maj:t sedermera på framställningar av vattenfallsstyrelsen genom beslut den 26 juli 1923 respektive den 20 augusti 1926 bemyndigat styrelsen att med vattenfallsägare i Dalälven och Dalälvens regleringsförening träffa avtal att för nämnda regleringsarbeten bilda sammanslutningar enligt vattenlagen, benämnda Siljans respektive Vänjansjöns regleringsföretag.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 28 november 1927 har vattenfallsstyrelsen gjort framställning om kronans deltagande i kostnaden för ytterligare ett regleringsföretag, nämligen regleringen av Öjesjön.

Departementschefen har i ärendet anfört följande:

»Då den ifrågasatta regleringen av Öjesjön möjliggör ett jämnare utnyttjande av vattenkraften i Dalälven samt synes bliva för staten ekonomiskt förmånlig och då statens deltagande i regleringsföretaget torde utgöra en huvudförutsättning, för att densamma skall komma till stånd, anser jag mig böra tillstyrka, att staten må delta i företaget på de i det framlagda kontraktsförslaget angivna villkor samt att för ändamålet erforderliga belopp ställas till vattenfallsstyrelsens förfogande.

Beträffande medelsanskaffningen för gäldande av kronans andel i kostnaden för regleringsåtgärder inom Dalälvens flodsystem är att märka, att för sådant ändamål kunna tänkas ifrågakomma — förutom anslag å riksstaten — jämväl de medel, som erhållas genom Stora Kopparbergs bergslags aktiebolags kontraktsenliga insbetalningar till statens vattenfallsverk. Därest inga särskilda bestämmelser meddelas beträffande dispositionen av de medel, som av nämnda bolag inbetalas till statens vattenfallsverk, lära de böra inlevereras till riksgäldskontoret såsom tillgång å vederbörande reservationsanslag, som riksdagen tidigare av lånemedel anvisat till olika regleringsåtgärder inom Dalälvens flodområde. Därest något av anslagen för de olika regleringsföretagen, inberäknat vad sålunda tillgodoförts anslaget, icke försloge till gäldande av belopp, som vattenfallsstyrelsen kunde bliva pliktig att betala för vederbörande regleringsföretag, utöver av riksdagen för samma företag beviljat anslag, skulle möjlighet icke stå öppen att i vidare mån för ändamålet anlita de av nämnda bolag gjorda insbetalningarna, utan måste särskilt anslag begäras av riksdagen. På sätt framgår av propositionen nr 120 till 1921 års riksdag angående anslag för vissa insbetalningar till Dalälvens regleringsförening har emellertid, efter anmälan till riksdagen, av Stora Kopparbergs bergslags aktiebolag till vattenfallsstyrelsen inbetald andel av på Älvkarlebyfallet belöpande kostnader för sjöregleringar inom Dalälvens flodsystem använts till bestridande av ökade kostnader även för andra dylika regleringsarbeten. Enär med hänsyn till det nära sammanhanget mellan samtliga ifrågavarande regleringsåtgärder hinder icke synes möta mot att ett dylikt förfaringsätt till-

lämpas jämväl i fråga om andra liknande fall, lärer, därest riksdagen icke däremot uttalar någon erinran, Kungl. Maj:t bemyndiga vattenfallsstyrelsen att för täckande av uttaxeringar och andra merutgifter, som kronan på grund av regleringsföreningens stadgar eller med Kungl. Maj:ts tillstånd ingångna avtal kan bli skyldig vidkännas, använda sådana medel, som bolaget antingen redan inbetalt eller kommer att inbetala. I den mån dylika från bolaget framdeles inflytande inbetalningar icke erfordras för andra utgifter för samma ändamål torde dessa medel, såsom riksräkenskapsverket ifrågasatt, böra tillföras riksstaten och motsvarande nedskrivning av anläggningskostnaden äga rum.

Vad beträffar av riksdagen beviljade medel för regleringsåtgärder inom Dalälvens flodsystem, så även om särskilda anslag anvisats till täckande av kronans andel i regleringen av vissa angivna sjöar, har med samtliga dessa anslag i verkligheten avsetts att vinna ett och samma huvudsyfte, nämligen att öka lågvattenmängden vid Älvkarleby. Såsom riksräkenskapsverket anfört beträffande Vänjansjöns regleringsföretag, torde varje reglering av Dalälvens källsjöar i syfte att ordna vattenframrinningen i nämnda älv få anses ingå såsom ett led i den stora regleringen av Dalälvens flodsystem och därmed tillgodose nyss angivna ändamål. Med hänsyn härtill torde därför besparingar, som uppkomma å av riksdagen anvisade anslag till täckande av kronans andel i kostnaden för regleringsföretag inom nämnda flodsystem, lämpligen kunna användas för bestridande av på kronan belöpande kostnader i nya regleringsföretag, beträffande vilka statsmakterna besluta, att kronan skall deltaga i kostnaden för deras utförande. Däremot synas i fråga om de anslag, som av tillfälliga lånemedel anvisats till fullgörande av på kronan belöpande förskottsinsbetalningar för obebyggda fall, återbetalda förskott böra inlevereras till riksgäldskontoret för att i en följande riksstat upptagas under rubriken »Tillfälliga lånemedel, Återbetalningar».

Då i enlighet härmed för gäldande av den på Älvkarlebyfallet belöpande andelen, 40,190 kronor, av kostnaden för Öjesjöns reglering icke synes erfordras något nytt anslag, skulle alltså anvisas endast ett belopp av 20,350 kronor för bestridande av de på kronan belöpande förskottsinsbetalningarna för sagda regleringsföretag, och torde detta anslag liksom tidigare motsvarande anslag böra utgå av tillfälliga lånemedel.»

Utskottet har ansett sig böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

Vad angår sättet för täckande av de kostnader, som kronan beräknas få vidkännas för deltagande i här ifrågavarande nya vattenregleringsföretag, finner utskottet anledning till erinran icke föreligga mot att för ändamålet må tagas i anspråk den del av de utav Stora Kopparbergs bergslags aktiebolag gjorda inbetalningar för sjöregleringar inom Dalälvens flodområde, som för närvarande kvarstår odisponerad, liksom ock det belopp, med vilket bolaget, efter beslut om genomförande av Öjesjöns reglering, blir pliktigt att bidra till bestridande av utgifterna för sistnämnda reglering. Utskottet hemställer alltså,

*Utskottets
yttrande.*

att riksdagen må

a) medgiva, att Kungl. Maj:t må bemyndiga vattenfallsstyrelsen att för kronan träffa avtal med vattenfallsägare i Dalälven och Dalälvens regleringsförening att för utförande av *Öjesjöns reglering* bilda ett Öjesjöns vattenregleringsföretag i huvudsaklig överensstämmelse med i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 4 januari 1928 omförmålt förslag till avtal;

b) medgiva, att till bestridande av på staten belöpande andel av kostnaden för nämnda reglering samt för de regleringsföretag inom Dalälvens flodområde, beträffande vilka riksdagen framdeles kan komma att besluta, att kronan skall delta, må användas besparingar, som uppkommit å av riksdagen tidigare för dylikt ändamål anvisade anslag att utgå av fasta låne-medel; samt

c) för fullgörande av de på staten belöpande *förskottsintbetalningar för Öjesjöns reglering*, som betingas av att ägarna av obebyggda vattenfall icke äro skyldiga att omedelbart betala på dessa fall belöpande andelar i regleringskostnaden, för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 20,350 kronor.

Kraftstationen vid Norrforsen.

[22.]

22:o) Kungl. Maj:t har (punkt 22) föreslagit riksdagen att för första utbyggnaden av kraftstationen vid Norrforsen för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,050,000 kronor.

I fråga om utredningen i ämnet hänvisas till sid. 81—83 i åberopade statsrådsprotokollet.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 210, beslöt 1924 års riksdag, att ett statens kraftverk skulle anläggas vid Norrforsen i Ume älv, samt anvisade för påbörjande av nämnda kraftverk för budgetåret 1924—1925 1,500,000 kronor.

I enlighet med vad riksdagen uttalat bemyndigade Kungl. Maj:t den 4 juli 1924 vattenfallsstyrelsen att anlägga ett statens kraftverk vid Norrforsen på högra (södra) stranden av Ume älv med maskininstallation för en effekt av omkring 12,000 kilowatt och för en beräknad kostnad av 6,050,000 kronor.

1925 års riksdag beslöt därefter, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag i ämnet, att kraftstationen vid Norrforsen skulle anläggas med maskininstallation för en effekt av normalt 15,000 kilowatt och för en beräknad kostnad av 6,690,000 kronor, varjämte riksdagen för fortsättande av arbetena med kraftstationen för budgetåret 1925—1926 anvisade 4,000,000 kronor. Slutligen har 1926 års riksdag för första utbyggnaden av kraftstationen vid Norrforsen för budgetåret 1926—1927 anvisat 1,190,000 kronor. För anläggningen har alltså anvisats det för den beräknade totalkostnadens täckande erforderliga beloppet 6,690,000 kronor.

Vattenfallsstyrelsen har nu anmält, att arbetenas fortsättande och fullbordande givit vid handen, att särskilt avloppstunneln medfört högst väsentligt ökade kostnader på grund av förefintligheten av ett svårt jordslag på omkring 35 meter under markytan samt flera sporadiskt uppträdande grafit-skikt. På grund härav har tunneln på långa sträckor måst helt omläggas, varjämte densamma på vissa ställen måst förses med murverk. Den totala merkostnaden för själva avloppstunneln och dess utlopp i älven belöper sig till 750,000 kronor.

Vad kostnaderna för övriga arbeten beträffar, hava dessa i vissa avseenden ökats och andra något minskats, men förete en total ökning av 300,000 kronor, huvudsakligen beroende på oberäknliga svårigheter på grund av tidig vårflod, iskravning m. m., som försvårat fångdammsbyggnaderna.

Styrelsen har föreslagit, att för täckande av denna merkostnad måtte få tagas i anspråk dels ett uppkommet överskott vid anläggningen av Lilla Edets kraftstation, utgörande 200,000 kronor, dels en besparing av 115,000 kronor å de till Harsprångets kraftstation anvisade medel, dels ock ett belopp av 750,000 kronor, utgörande odisponerat rörelsekapital, som ställts till vattenfallsstyrelsens förfogande av 1921 års riksdag.

Departementschefen yttrar:

»Den uppkomna ytterligare merkostnaden för ifrågavarande anläggning är i huvudsak beroende på dels förekomsten i avloppstunneln av ett svårt jordslag ävensom av grafit-skikt i tunnelns tak, på grund varav arbetena på långa sträckor måst helt omläggas, dels ock starkt vattenflöde och släppor i berget. Den betydande kostnadsökningen synes alltså i stor utsträckning vara att tillskriva omständigheter, som icke på förhand kunnat förutses. Medel torde nu böra beredas för täckande av den uppkomna bristen. På sätt förut denna dag omförmäls i statsrådsprotokollet över finansärenden har chefen för finansdepartementet föreslagit Kungl. Maj:t att på budgetens inkomstsida uppföra, bland andra, ovan omförmälda, av vattenfallsstyrelsen anmälda besparingar. För ändamålet erforderliga medel torde därför anvisas såsom nytt anslag.»

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, hava de omförmälda merkostnaderna för kraftstationens i Norrforsen utbyggande uppkommit till följd av naturförhållanden, vilka icke kunnat förutses vid de tidigare verkställda kostnadsberäkningarna. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag, hemställer utskottet,

*Utskottets
yttrande.*

att riksdagen må för *första utbyggnaden av kraftstationen vid Norrforsen* för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,050,000 kronor.

23:o) Kungl. Maj:t har (punkt 23) föreslagit riksdagen att för utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

**Distributions-
anlägg-
ningar m. m.
vid statens
kraftverk.**

Utredningen återfinnes å sid. 83—85 i återopade statsrådsprotokollet.

[23.]

För utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk har 1927 års riksdag för budgetåret 1927—1928 anvisat 1,500,000 kronor. För budgetåret 1928—1929 har styrelsen hemställt om ett anslag för nämnda ändamål av 1,000,000 kronor. Sistnämnda belopp är avsett att tagas i anspråk för utvidgningar och förstärkningar inom statens kraftverks samtliga distributionsområden ävensom för nya anläggningar, varav behov tid efter annan uppkommer i samband med underhandlingar om kraftavsättning.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av förevarande anslagsäskande har departementschefen erinrat, hurusom 1927 års riksdag i anledning av två inom riksdagen väckta motioner (I: 90 och II: 143) anhållit, att Kungl. Maj:t måtte med beaktande av vissa av riksdagen angivna synpunkter föranstalta om utredning samt framlägga därav föranlett förslag rörande framdragande av en kraftledning från Porjus till Luleå för tillgodoseende av energibehovet i Norrbottens kustland. Beträffande resultatet av den i anledning härav sedermera verkställda utredningen yttrar departementschefen bl. a. följande:

»I skrivelse den 12 december 1927 har vattenfallsstyrelsen avgivit den av riksdagen begärda utredningen. Styrelsen har därvid hemställt, att styrelsen oberoende av frågan om subvention måtte få omedelbart påbörja en kraftledning från Porjus till Boden, avsedd för en effekt av till en början 4,000 kilowatt. Kostnaderna, omkring 1,050,000 kronor, för ledningen, vars anläggning skulle draga en tid av omkring tre år, har styrelsen ansett böra utgå från förevarande anslag. Minskningen i anläggningskapitalet beror på följande omständigheter. Vid den angivna, mindre överföringsförmågan kan linjen Porjus—Boden drivas med och tillsvidare isoleras för endast 40,000 volt, d. v. s. samma spänning, för vilken vattenfallsstyrelsens ledningsnät i kustlandet utförts, varvid ovanberörda transformeringsanläggning i Luleå bortfaller. Linjen från Porjus till kustlandet kan avslutas i Boden, och för överföringen från Boden till Luleå kan den befintliga 40,000 volts ledningen användas. Anordningarna i Porjus bliva enklare och kunna utföras med för andra utbyggnaden i Porjus tillgängliga medel. I den angivna summan av 1,050,000 kronor ingår slutligen icke något belopp för komplettering av kustlandsnätet. Någon subvention skulle enligt vattenfallsstyrelsens mening sålunda icke erfordras för åstadkommande av successivt ökad krafttillförsel till kustlandet, om man där tillämpar normala kraftpris, utan endast om man vill påskynda en större kraftleverans till kustlandet eller vill sänka kraftprisen under de med hänsyn till framställning och överföring erforderliga prisen ned emot dem, som vattenfallsstyrelsen kunnat tillämpa inom Västerbotten.

Genom beslut den 30 december 1927 har Kungl. Maj:t bemyndigat vattenfallsstyrelsen att påbörja ifrågavarande kraftledning samt föreskrivit, att kostnaden för detta arbete skall utgå från anslagen till utförande av distributionsanläggningar m. m.»

Utskottets
yttrande.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må för utförande av *distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten* vid statens kraftverk för budgetåret 1928—1929 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Beträffande sättet för beredande av täckning för de härovan tillstyrkta anslagen kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande.

Stockholm den 14 februari 1928.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, Olof Olsson, J. L. Widell, O. Bergqvist, C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *C. A. Carlsson* i Gävle, *E. A. Hallin, C. I. Asplund, J. B. Johansson* i Fredrikslund och *C. Johansson* i Hälsingborg;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *K. V. Rydén, C. R. Jansson* i Falun, *P. Nilsson* i Bonarp, *S. Bengtsson* i Norup, *L. J. Carlsson-Frosterud, P. M. Olsson* i Blädinge, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *E. Kristensson* i Göteborg, *B. F:son Holmgren, O. Nilsson* i Örebro och *S. Persson* i Fritorp;

med undantag därav att

i behandlingen av *punkterna 17—23* deltagit

herr *Oscar Olsson* i st. f. herr *Olof Olsson* och

herr *C. G. V. Hammarskjöld* i st. f. herr *Hallin*.

Härjämte hava såsom suppleanter för herr *J. G. Walles* deltagit, i behandlingen av *punkterna 1—16* herr *Oscar Olsson* och i behandlingen av *punkterna 17—23* herr *I. Hj. E. Pauli*.

Reservationer:

vid *punkt 6* (telefonstationsbyggnad i nedre Vasastaden i Stockholm)

av herrar *Kvarnzelius, Nilsson* i Gränebo, *Carlsson* i Gävle, *Johansson* i Hälsingborg, *Nilsson* i Bonarp, *Bengtsson* i Norup, *Olsson* i Kullenbergstorp och *Persson* i Fritorp, vilka ansett, att utskottets motivering bort hava följande lydelse:

»Utskottet, som i likhet med departementschefen anser skäl föreligga, att åtgärder vidtagas för uppförande av den tilltänkta nya telefonstationsbyggnaden i nedre Vasastaden, och som icke funnit anledning till erinran mot det för ändamålet äskade anslagsbeloppets storlek, hemställer»;

vid *punkt 13* (inköp av fastighet i Stockholm)

av herr *Anderson* i Råstock, vilken ansett att utskottet bort hemställa om avslag å Kungl. Maj:ts framställning;

av herr *Kristensson* i Göteborg;

vid *punkt 17* (inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare)

av herrar *Oscar Olsson*, *Kristensson* i Göteborg och *Persson* i Fritorp, vilka ansett att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Vid det betydelsefulla avgörande det här gäller, nämligen huruvida ytterligare 28 miljoner kronor skola nedläggas på ett järnvägsföretag, som till största delen går fram genom Norrlands, såvitt känt är, minst produktiva ödemarker eller att i avvaktan på närmare erfarenheter om bland annat bilväsendets fortsatta utveckling låta Sorsele och Jokkmokk tillsvidare bilda slutpunkterna för inlandsbanebygget, torde stort avseende böra fästas vid den ståndpunkt järnvägsstyrelsen intagit i frågan. Av nämnda styrelse har i en utförlig motivering påvisats, huru de inre delarna av Lappmarken numera kunna på ett helt annat sätt än tidigare betjäna av motorfordon även från en mera avlägsen järnvägslinje som utgångspunkt. Kännetecknande för den omkastning i samfärdselväsendet, som bilismen sålunda medfört, är att ledningen för statens järnvägsväsen vid valet mellan en järnvägslinje Sorsele—Arvidsjaur eller en automobilinje på samma sträcka ansett sistnämnda alternativ vara att föredraga.

Vad angår den bansträcka, om vars byggnad nu närmast är fråga, eller den nära 9 mil långa i östlig huvudriktning löpande järnvägslinjen Sorsele—Arvidsjaur har på grund av den ytterst ringa trafik, som är att förvänta, man inom järnvägsstyrelsen vid de trafikekonomiska kalkylernas uppgörande endast ansett sig kunna räkna med *ett tåg varannan dag* i vardera riktningen. Det uppgives också under sådana förhållanden vara att befara att en del av det fåtal trafikanter, med vilka järnvägen överhuvud skulle hava att räkna, i stället skola föredraga automobil som transportmedel. Den redan befintliga postdelingslinjen Arvidsjaur—Arjeplog, vilken närmast Arvidsjaur kommer att nästan sammanlöpa med järnvägen, utgör ock en allvarlig och efter allt att döma bestående konkurrent till en blivande bana. Mot en årlig trafikinkomst av 42,000 kronor skulle svara utgifter för själva driften till belopp av 230,000 kronor. Rena driftunderskottet uppgår alltså till 190,000 kronor, vilket belopp, om ränta på anläggningskapitalet 9 miljoner kronor inräknas efter 5 procent, skulle stiga till icke mindre än 640,000 kronor.

Även om banan Sorsele—Arvidsjaur bygges, återstår dock innan inlandsbanan är fullbordad den cirka 17 mil långa sträckan Arvidsjaur—Muskussel—Jokkmokk. Denna är hittills endast »okulärt» undersökt. Det är dock känt, att järnvägslinjen här skulle komma att gå fram genom ännu ödsligare trakter, varför det ekonomiska resultatet av denna del av inlandsbaneföretaget torde komma att ställa sig än mer avskräckande. I detta avseende kan också åberopas ett uttalande från länsstyrelsen i Norrbottens län, som ansett att inlandsbanan i Norrbotten i själva verket vore ur synpunkten att tillgodose befolk-

ningens kommunikationsbehov av underordnad betydelse, 'åtminstone på sträckan Sorsele—Jokkmokk och alldeles särskilt på den del därav, som ligger norr om tvärbanan från Jörn'. Länsstyrelsen, som säkerligen icke utan noggrant övervägande gjort ett sådant uttalande i en fråga av denna för gestaltningen av länets framtida kommunikationsväsen utomordentliga vikt, har i stället erinrat om önskvärdheten av att tvärbanor i älvdalarnas riktning och i dessas tätast befolkade bygder åstadkommas. Det torde alltså vara att befara, att oavsett ett beslut om nedläggande av ytterligare cirka 30 miljoner kronor i inlandsbanebygget starka krav från ortsintresset skola framkomma på ytterligare betydande kapitalutlägg till andra järnvägsföretag i Norrland, för att icke nämna de vittomfattande vägprojekt, som delvis redan föreligga.

Om alltså överhuvud de största betänkligheter måste göra sig gällande inför en fortsättning av inlandsbanebygget, gäller detta i all synnerhet just nu under det oklara läge, vari dessa traktors kommunikationsfrågor befinna sig. Det torde alltså få anses synnerligen välbetänkt att riksdagen vid sitt avgörande av frågan följer den ansvariga myndigheten järnvägsstyrelsens förslag, vilket innebär att inlandsbanebygget tillsvidare skall avbrytas, sedan banan färdigställt söderifrån till Sorsele och norrifrån till Jokkmokk. Tidpunkten för avgörande av frågan huruvida bandelen Sorsele—Jokkmokk bör färdiggöras eller ej bör sålunda enligt utskottets mening framflyttas, tills man får större erfarenhet om motorfordonens förmåga att tillfredsställande uppehålla trafiken i dessa trakter. Härför talar ytterligare den omständigheten, att den av riksdagen tidigare beslutade Kaskerlinjens utbytande mot Muskussellinjen torde behöva föregås av närmare utredning än som för närvarande föreligger.

Vad åter angår det nu av Kungl. Maj:t i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag äskade fortsättningsanslaget 1,200,000 kronor, torde detta böra beviljas såsom erforderligt även vid ett avbrott i inlandsbanebygget.

I likhet — — — — än lånemedel.

Under åberopande härav hemställes,

att riksdagen må

- a) för fortsättning — — — — 1,200,000 kronor;
- b) besluta, att arbetena å inlandsbanan skola tillsvidare avbrytas, sedan banan färdigställt söderifrån till Sorsele och norrifrån till Jokkmokk.»

av herr *Rydén*, som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen må

- a) för fortsättning — — — — av 1,200,000 kronor;
- b) med vidhållande av 1917 års riksdag beslut om inlandsbanans framdragande över Kasker avslå Kungl. Maj:ts förslag om ändrad sträckning av banan.