

## Nr 9.

Ankom till riksdagens kansli den 8 mars 1929 kl. 12 m.

*Utlåtande angående regleringen för budgetåret 1929/1930 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 1929 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1929/1930 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 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor. **Inköp av inventarier.** [1.]\*)

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 5—9 i åberopade statsrådsprotokollet.

För inköp av inventarier hava för budgetåren 1926/1929 anvisats respektive 750,000, 700,000 och 900,000 kronor. För budgetåret 1929/1930 har generalpoststyrelsen hemställt om ett anslag av 850,000 kronor.

*Departementschefen* har för egen del erinrat, att generalpoststyrelsens anslagsäskande avsåge i huvudsak dels tillgodoseende av det inventariebehov, som sammanhänge med poströrelsens normala utveckling, och dels anskaffande av maskiner och andra tekniska hjälpmedel, som skulle möjliggöra ett ändamålsenligare bedrivande av poströrelsen och driftkostnadernas nedbringande. Vad anginge den av styrelsen anordnade postdiligenstrafiken, syntes 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.

\*) Hänvisar till punkt i statsrådsprotokollet.

I likhet med vad fallet vore de två föregående budgetåren förefunnes vid ingången av budgetåret 1928/1929 icke någon odisponerad del kvar å inventarieanslaget. På grund härav syntes någon större besparing å anslaget icke kunna påräknas med ingången av nästkommande budgetår. Då det emellertid vore nödvändigt att framgå med försiktighet vid utökning av postverkets inventariestock, ansåge sig departementschefen böra föreslå en nedsättning i det av styrelsen begärda beloppet till 800,000 kronor.

*Utskottets yttrande.* Under hänvisning till vad departementschefen i ärendet anfört, får utskottet tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må för *inköp av inventarier för postverkets behov* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

**Inköp av fastigheten nr 1 i kvarteret Brunkhuvudet i Stockholm.** 2:o) Kungl. Maj:t har (punkt 2) föreslagit riksdagen, att för inköp för postverkets räkning av fastigheten nr 1 i kvarteret Brunkhuvudet i Stockholm för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 2,050,000 kronor. Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 10—18 av statsrådsprotokollet.

[2.] Till följd av att poströrelsen vid postkontoret Stockholm 16 efter sammanläggningen med postkontoret Stockholm 15 (vid Arsenalsgatan) ökats hastigare än kunnat förutses hava — på sätt i statsrådsprotokollet närmare belyses — kontorets nuvarande lokaler vid Gustav Adolfs torg redan visat sig mindre tillfredsställande. Med den betydande avgående post, som behandlas vid detta postkontor med dess centrala läge i bank- och affärskvarteren, har, anför departementschefen, en besvärande utrymmesbrist uppkommit, särskilt för kassaexpeditionen, och de olägenheter, som kontorets förläggning i två våningar givetvis medföra för såväl trafikanterna som för postverket i form av omgång vid postbehandlingen och därmed ökade personalkostnader, hava med rörelsens oväntat hastiga stegring alltmer framträtt. Då denna stegring, såvitt nu kan bedömas, torde komma att fortgå och då nyss angivna olägenheter icke kunna avhjälpas genom förändringar inom de nuvarande lokalerna, har det ansetts nödvändigt att i god tid före hyrestidens utgång den 1 oktober 1934 söka anskaffa lokaler, som bättre kunna tillgodose behovet för poströrelsen i denna del av staden för en längre tid framåt.

Enligt vad *generalpoststyrelsen* i skrivelse den 13 september 1928 anmält har styrelsen funnit angeläget att kunna förvärva en annan lokal på välbelägen plats och av sådan storlek, att densamma kunde bliva för framtiden fullt tillräcklig att mottaga all trafik, som förekomme inom berörda område. Detta hade nu också lyckats, i det att postverket erbjudits att få inköpa fastigheten nummer 1 i kvarteret Brunkhuvudet i Stockholm av nuvarande ägaren aktiebolaget Nordiska handelsbanken i likvidation. Fastigheten i

fråga, som begränsades av Karduansmakare-, Malmtorgs- och Jakobsgatorna, hade en tomtareal av 1,568.3 kvadratmeter. Å densamma hade — ursprungligen för Aktiebolaget Industribankens räkning — för omkring 8 år sedan uppförts en byggnad av sten i, förutom källare i två plan, fem våningar mot Malmtorgsgatan och fyra mot de övriga gatorna. Våningarna ovanför bottenvåningen vore grupperade omkring en ljusgård.

Fastigheten försåldes till postverket för 2,050,000 kronor. Densamma vore taxeringsvärderad till 3,000,000 kronor, därav tomten till 1,250,000 kronor. Byggnaden vore brandförsäkrad för 2,900,000 kronor.

Byggnaden hade undersökts av professorn E. Lallerstedt och befunnits i synnerligen gott stånd.

Generalpoststyrelsen hade beträffande fastighetsköpet förhandlat med byggnadsstyrelsen, som tillstyrkt köpet i fråga.

Beträffande den ekonomiska innebörden av det ifrågasatta fastighetsförvärvet ävensom därom upprättat avtal har styrelsen i övrigt anfört bland annat följande:

För lokalerna utefter Karduansmakaregatan i våningen 1 trappa upp, för lokalerna i våningarna 2, 3 och 4 trappor upp samt för vissa lagerrum i källarvåningarna komme att — med tillämpning av nu avtalade hyrespriser — inflyta för helt år räknat 73,800 kronor. För i byggnaden förefintliga två bostadslägenheter, avsedda för portvakt och värmeskötare, beräknades en årshyra av 1,500 kronor. För de utrymmen — lokalerna utefter Jakobs- och Malmtorgsgatorna i våningen 1 trappa upp samt kassavalven m. m. i källarvåningarna — vilka förut, under den tid, bank varit inrymd i byggnaden, disponerats av banken men vilka utrymmen icke skulle komma att tagas i anspråk för postkontorets räkning, beräknade styrelsen en hyra av för kontorsrummen 18,000 kronor och för valven i källaren 5,000 kronor, allt för helt år räknat. Om till detta belopp lades uppskattad hyra för postkontorslokalen med 60,000 kronor, motsvarande 50 kronor per kvadratmeter, ett pris, som med hänsyn till nu ifrågavarande lokalers läge och ändamålsenlighet och vid jämförelse med postverkets kostnader för förhyrda lokaler måste betecknas såsom lågt, skulle alltså årsavkastningen å det nedlagda kapitalet uppgå till 158,300 kronor, motsvarande 7,7 %.

Den uppskattade hyran för den blivande postkontorslokalen vore visserligen 25,000 kronor högre än hyran för den nuvarande lokalen, men härvid vore att märka, att, därest postverket för att kunna avveckla trafiken skulle nödgas ånyo inrätta ytterligare ett postkontor i trakten, detta skulle kräva en merkostnad av omkring 60,000 kronor per år. Genom den nu uppkomna möjligheten att erhålla en lokal av för framtiden fullt tillräcklig storlek för allenast ett centralt beläget postkontor komme postverket sålunda i allt fall att göra en ej obetydlig årlig kostnadsbesparing.

Styrelsen, som sålunda ansett ett förvärvande för postverkets räkning av här ifrågavarande fastighet synnerligen förmånligt, hade med nuvarande ägaren, A. B. Nordiska Handelsbanken i likvidation, träffat på Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande före den 1 juli 1929 beroende avtal om inköp av fastigheten mot ovan angivna köpeskillning, 2,050,000 kronor. Enligt köpekontraktet skulle köpeskillningen erläggas den 2 juli 1929 och tillträde ske den 1 januari 1930. Säljaren hade förbundit sig att föranstalta, att postverket befriades från nu gällande kontrakt om förhyrande av nuvarande lokaler för postkontoret Stockholm 16 för tiden efter den 1 oktober 1930, från vilken tidpunkt postkontoret beräknats skola taga de nya lokalerna i anspråk.

Köparen å sin sida hade måst förbinda sig att övertaga den brandförsäkring för all framtid av fastigheten, varom säljaren avtalat med Stockholms stads brandförsäkringskontor. Ifrågavarande avtal avsåge ett brandstodsbelopp av 2,900,000 kronor mot en engångspremie av 46,600 kronor, vilken premie gäldats genom skuldförbindelse att under en tid av 28 år avbetalas genom annuiteter om 2,796 kronor att erläggas första gången inom slutet av december månad 1922. Åtta sådana annuiteter skulle på nyåret 1930 vara av säljaren erlagda, och köparen skulle då hava att erlägga återstående tjugu till och med år 1949 eller genom engångsinbetalning inlösa skuldförbindelsen omedelbart.

*Departementschefen* har för egen del i ärendet anfört bland annat följande:

»Av utredningen framgår, att den lämpligaste och — om man ser förhållandena på längre sikt — mest ekonomiska utvägen att vinna ett dylikt syfte är att inom detta område av staden fortfarande hava endast ett postkontor och inrymma detsamma i egen fastighet. Ett lämpligt tillfälle härtill har nu yppats genom att för postverkets räkning kan förvärfvas fastigheten nr 1 i kvarteret Brunkhuvudet vid Malm Morgsgatan. I denna fastighet, som är tämligen ny och befinner sig i mycket gott skick, kunna icke blott erhållas välbelägna och för mycket lång tid framåt tillräckliga lokaler för ifrågavarande postkontor utan jämväl beredas utrymme för åtskilliga statsinstitutioner i huvudstaden, för vilka nu lokaler måste förhyras. I sistnämnda hänseende torde få erinras, att för statsverkets räkning förhyras avsevärda utrymmen i huset Vasagatan 23—25 (Auditorium), för vilka hyrestiden utgår den 1 april 1932. Då det med hänsyn till angelägenheten att i möjligaste mån undvika förhyrning för statsverkets räkning synes önskvärt, att lokalförhyrningen i Auditorium icke förlänges utöver nyss angivna tidpunkt, kunna vissa därstädes inrymda mindre statsinstitutioner med fördel beredas permanent förläggning i förevarande fastighet, och de utrymmen, som icke beräknas bliva använda för statsverkets räkning, torde på grund av fastighetens centrala läge utan svårighet kunna liksom nu uthyras till enskilda.

Vad beträffar den ekonomiska sidan av fastighetsförvärvet, torde den betingade köpeskillingen, 2,050,000 kronor, i betraktande av byggnadens goda läge och beskaffenhet icke kunna anses oskäligen. Av utredningen framgår ock, att tillfredsställande förräntning av det i fastigheten nedlagda kapitalet kan påräknas. I fråga om möjligheten för postverket att tidigare än enligt gällande hyreskontrakt frånträda den nuvarande postkontorslokalen har, enligt vad jag inhämtat, med hyresvärden träffats överenskommelse den 20 september 1928, enligt vilken hyresvärden under förutsättning av Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande före den 1 juli 1929 av förevarande fastighetsförvärv medgivit, att berörda hyreskontrakt må upphöra att gälla den 1 oktober 1930, mot det att aktiebolaget Göteborgs Handelsbank förbundit sig att för nuvarande ägaren av fastigheten nr 1 i kvarteret Brunkhuvudet såsom gottgörelse för den sålunda medgivna förkortningen i hyrestiden till hyresvärden nämnda dag utbetala ett belopp av 100,000 kronor.

Vidkommande slutligen det i avtalet stadgade övertagandet av brandförsäkring för fastigheten skola enligt gällande bestämmelser rörande kommunikationsverkens förnyelsefonder utgifter för försäkring av sådan egendom, för vilken avsättning till förnyelsefond äger rum, icke förekomma. Enligt vad jag inhämtat väntas den årliga utdelningen å brandförsäkringen, som nu utgår med 570 kronor, från och med år 1934 bliva höjd till 2,900 kronor och sålunda överstiga annuiteten för premielånets amortering. Då de utgifter, som försäkringen sålunda kommer att medföra för postverket, bliva obetydliga,

torde generalpoststyrelsens hemställan i fråga om brandförsäkringen böra bifallas.»

Att de lokaler, varöver postkontoret Stockholm 16 för närvarande förfogar, äro otillräckliga och i övrigt för sitt ändamål mindre lämpliga har redan tidigare vitsordats av riksdagens år 1925 församlade revisorer. *Utskottets yttrande.*

Såvitt utskottet kan finna, skulle genom ett antagande av ifrågavarande anbud öppnas möjlighet till en gynnsam lösning av postkontorets lokalfråga. De erbjudna köpevillkoren synas skäliga; jämväl ur allmän förräntningssynpunkt kan beräknas, att förvärvet av ifrågavarande, med hänsyn till sitt läge och beskaffenhet i övrigt synnerligen värdefulla fastighet, skall för staten ställa sig gynnsamt.

Utskottet finner välbetänkt att, på sätt departementschefen antytt, vissa för postverket ej erforderliga delar av fastigheten disponeras för tillgodoseende av andra statsinstitutioners lokalbehov.

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

att riksdagen må för inköp för postverkets räkning av *fastigheten nr 1 i kvarteret Brunkhuvudet i Stockholm* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 2,050,000 kronor.

3:o) Kungl. Maj:t har (punkt 3) föreslagit riksdagen att för uppförande av posthusbyggnad i kvarteret Resedan i Stockholm för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 168,000 kronor.

**Posthusbyggnad i kvarteret Resedan i Stockholm.**

[3.]

För inköp av ett i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 16 mars 1928 omförmält område i kvarteret Resedan (vid Odengatan) i Stockholm samt uppförande därå av en posthusbyggnad har riksdagen för budgetåret 1928/1929 anvisat 667,000 kronor. Härav belöpa 167,000 kronor å tomtköpet och 500,000 kronor å posthusbyggnaden, vilken beräknats draga en kostnad av 668,000 kronor.

I överensstämmelse med 1928 års riksdagsbeslut torde det återstående anslagsbelopp av 168,000 kronor, som erfordras för byggnadens fullbordan, nu böra anvisas.

*Utskottets yttrande.*

Utskottet får alltså tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag och hemställer,

att riksdagen må för uppförande av *posthusbyggnad i kvarteret Resedan i Stockholm* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 168,000 kronor.

**Motion  
rörande ny  
posthus-  
byggnad i  
Kramfors.**

4:o) I en inom andra kammaren väckt motion, nr 214, har herr *C. O. Johansson* i Sollefteå hemställt, att riksdagen måtte besluta att för inköp av tomt och uppförande av posthusbyggnad i Kramfors för budgetåret 1929/1930 under utgifter för kapitalökning anvisa ett reservationsanslag av 106,000 kronor, att utgå av lånemedel.

I fråga om de skäl, motionären anfört till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen.

På sätt departementschefen (sid. 18) omförmält, har *generalpoststyrelsen* i skrivelse den 31 augusti 1928 framlagt förslag till inköp av tomt samt uppförande därå av nybyggnad för postkontoret i Kramfors. Sedermera har generalpoststyrelsen med skrivelse den 4 december 1928 överlämnat ritningar och kostnadsberäkningar rörande den ifrågasatta nybyggnaden, och har styrelsen hemställt, att för berörda tomtförvärv och nybyggnad måtte för budgetåret 1929/1930 anvisas 106,000 kronor.

*Departementschefen* har emellertid ej ansett sig kunna förorda bifall till förslaget, då med anordnande av förbättrade lokaler syntes kunna anstå.

*Utskottets  
yttrande.*

Hyrestiden för de nuvarande postkontorslokalerna i Kramfors utgår den 30 september 1930. Även om överenskommelse rörande förlängning av hyreskontraktet skulle kunna uppnås, äro dock, enligt vad som upplysts, ifrågavarande lokaler för sitt ändamål alldeles otillräckliga och i övrigt till beskaffenhets synnerligen otillfredsställande.

Under sådana förhållanden har utskottet ansett sig böra tillstyrka bifall till motionärens förslag om ett anslag på 106,000 kronor för uppförande av en posthusbyggnad i Kramfors. Av nämnda belopp utgör ett belopp av 3,000 kronor kostnad för inköp av en tomt — i kvarteret Banken med en beräknad areal av 922.2 kvm. —, vars förvärvande för ändamålet erbjudits av Svenska Handelsbanken och Kramfors aktiebolag och som av generalpoststyrelsen uppgivits hava ett för ändamålet gynnsammast möjliga läge. Återstående belopp, 103,000 kronor, utgör beräknad byggnadskostnad. Den nya byggnaden är avsedd att uppföras av trä, som reveteras, till — förutom källar- och vindsvåningar — 2 våningars höjd. I bottenvåningen skulle inredas lokal för postkontoret om cirka 200 kvadratmeter nyttig golvyta och i våningen 1 tr. upp dels en bostadslägenhet åt postmästaren på platsen, dels ock en bostadslägenhet åt värmeledningsskötaren vid fastigheten.

Den sålunda uppgjorda byggnadsplanen har utskottet ansett vara av beskaffenhets art att böra godtagas, dock med öppen lämnad möjlighet att däri vidtaga de jämkningar, som kunna befinnas lämpliga ur besparingssynpunkt eller eljest kunna vara ändamålsenliga.

Under återopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen må, med bifall till herr Johanssons i Sollefteå ovanberörda motion (II: 214), för *inköp av en tomt i kvarteret Banken i Kramfors samt uppförande därstädes av en posthus-*

*byggnad* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 106,000 kronor.

5:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 4) hemställer utskottet,

att riksdagen må för *inköp för postverkets räkning av fastigheter, vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kan uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut*, för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 140,000 kronor.

Anslag till  
inköp av  
fastigheter.

[4.]

### Telegrafverket.

6:o) Kungl. Maj:t har beträffande telegrafverket (punkt 5) hemställt, att riksdagen må *dels* medgiva, att den telegrafverket tillhöriga fastigheten nr 3 i kvarteret Erisichton i Stockholm må försäljas för ett belopp av 36,000 kronor samt att nämnda köpeskillning må användas till gäldande av återstående del av köpeskillingen för aktiebolaget Stockholmstelefonans telefonaanläggningar m. m.; *dels ock* för sistnämnda ändamål för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 86,800 kronor.

Viss del av  
köpe-  
skillingen  
för aktie-  
bolaget  
Stockholms-  
telefonans  
telefontan-  
läggningar  
m. m.

[5.]

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 20 och 21 av åberopade statsrådsprotokollet.

I samband med övertagandet av Stockholmstelefon övergick å telegrafverket en del till telefonanläggningarna hörande fastigheter. Betalningsansvaret för viss i dessa in-tecknad gäld övertogs av telegrafverket till belopp av 122,741 kronor 54 öre, vilket belopp avräknades å köpeskillingen.

I avseende härå har *telegrafstyrelsen* nu anfört följande:

Ovanberörda — i amorteringslån placerade — gäld å tillhopa 122,741 kronor 54 öre mot säkerhet av in-teckningar i de övertagna fastigheterna hade numera guldits av styrelsen. Ersättning härför kunde delvis beredas genom försäljning av en i köpet ingående fastighet nr 3 i kvarteret Erisichton med adress nr 4 vid Göran Hälsingegränd i Stockholm, vilken fastighet icke längre vore för telegrafverket behöfelig. Sedan styrelsen därför uppdragit åt linjedirektören i Stockholm att söka sälja fastigheten, hade denne överlämnat en skrivelse från Stockholms stads fastighetskontor av den 24 augusti 1928, vari meddelats, att fastighetsnämnden vid sammanträde samma dag tillstyrkt inköp av fastigheten till ett pris av 36,000 kronor, motsvarande fastighetens bokförda värde. Därest Kungl. Maj:t lämnade sitt tillstånd till fastighetens försäljning på sådana villkor, återstode ett belopp av 86,741 kronor 54 öre, som torde böra ersättas av anslagsmedel.

Mot telegrafstyrelsens förslag om försäljning av ifrågavarande fastighet — en mindre dylik vid en av gränderna i staden mellan broarna — har *byggnadsstyrelsen* förklarat sig ej hava något att erinra.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må

- a) medgiva, att den telegrafverket tillhöriga fastigheten nr 3 i kvarteret Erisichton i Stockholm må försäljas för ett belopp av 36,000 kronor samt att nämnda köpeskillning må användas till gäldande av återstående del av köpeskillingen för aktiebolaget Stockholmstelefontelefonanläggningar m. m.;
- b) för sistnämnda ändamål för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 86,800 kronor.

**Tillbyggnad av förrådsbyggnaden i Älvsjö.** 7:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 6) får utskottet — under hänvisning i övrigt till den i statsrådsprotokollet sid. 21 och 22 lämnade utredningen — hemställa,

[6.]

att riksdagen må för *tillbyggnad av förrådsbyggnaden i Älvsjö* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

**Stationsbyggnad i Malmö.** 8:o) Beträffande Kungl. Maj:ts förslag (punkt 7) om beräkning av anslag för stationsbyggnad i Malmö kommer utskottet att framdeles avgiva yttrande; vilket utskottet velat härmed för riksdagen

[7.]

anmäla.

**Telefonstationsbyggnad i Göteborg.** 9:o) Kungl. Maj:t har (punkt 8) föreslagit riksdagen att för uppförande av telefonstationsbyggnad i Göteborg (Vasastationen) för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 150,000 kronor.

[8.] Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 23—27 av åberopade statsrådsprotokollet.

*Telegrafstyrelsen* har hemställt, att för uppförande för en beräknad kostnad av 285,000 kronor av en telefonstationsbyggnad å tomten nr 10 i femte kvarteret Axevall i Lorensberg i Göteborg måtte för budgetåret 1929/1930 anvisas 150,000 kronor samt att tomten nr 11 i samma kvarter måtte såsom för telegrafverket obehövligen försäljas.

*Departementschefen* har i anledning härav för egen del anfört följande:

»Utvidgningen och i samband därmed omläggningen efter automatiskt system av telefontätet i Göteborg har nu fortskridit så långt, att det, på sätt telegrafstyrelsen närmare utvecklat, skulle medföra avsevärda fördelar såväl trafiktekniskt som i driftskostnadshänseende att snarast utbygga den såsom ett led i telefontätets utveckling ingående Vasastationen. Genom att den för detta ändamål tidigare förvärvade tomten uppdelats har möjlighet vunnits att



på den för nämnda understation avsedda platsen i Göteborg åstadkomma en stationsbyggnad, som icke blir större än det beräknade lokalbehovet kräver. Härigenom skulle ock de ej ringa kostnader, som i tanke på den odelade tomtens bebyggande redan nedlagts å kabeltrummor för ledningsnätet, komma till avsett gagn. Med hänsyn till nu angivna förhållanden anser jag mig böra tillstyrka, att för nästkommande budgetår anvisas ett belopp av 150,000 kronor för påbörjande i enlighet med styrelsens förslag av byggnaden för ifrågavarande telefonstation.»

I proposition nr 50, punkt 1:o) har framlagts förslag om den återstående för telegrafverket obehövliga tomtedelens (tomten nr 11) försäljning. Rörande detta förslag avgiver utskottet utlåtande i samband med behandlingen i övrigt av nyss angivna proposition.

Utskottet får tillstyrka utförande av ifrågavarande stationsbyggnad såsom en av telefonväsendets utveckling betingad anläggning; och hemställer förty,

*Utskottets  
yttrande.*

att riksdagen må för uppförande av *telefonstationsbyggnad i Göteborg (Vasastationen)* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 150,000 kronor.

10:o) Kungl. Maj:t har (punkt 9) föreslagit riksdagen att för uppförande av stationsbyggnad i Varberg för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

**Stations-  
byggnad i  
Varberg.**

[9.]

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 27—32 av åberopade statsrådsprotokollet.

Ifrågavarande förslag avser uppförande i Varberg av en telegraf- och telefonstationsbyggnad i Varberg med lokaler även för postverket.

Byggnaden, som är avsedd att å de telegrafverket redan tidigare tillhöriga tomterna nr 8 och 9 i kvarteret Köpmannen, beräknas draga en totalkostnad av 295,000 kronor.

*Departementschefen* har för egen del i ärendet anfört följande:

»På grund av dels den nuvarande lokalens läge och beskaffenhet i övrigt och dels den föråldrade och förslitna och därmed i driften oekonomiska stationsinredningen måste telegrafverkets station i Varberg betecknas såsom mycket otillfredställande. Detta har även framhållits av riksdagens år 1923 församlade revisorer. Jämväl för postkontoret i Varberg har behovet av förbättrade lokaler på grund av rörelsens ökning blivit alltmer kännbart. Ett ordnande av dessa lokalfrågor torde därför svårligen längre kunna undanskjutas.

I sådant syfte har tidigare ifrågasatts uppförande å förenämnda för ändamålet förvärvade tomter för telegrafverkets räkning av en stationsbyggnad, vari särskilda lokaler skulle anordnas för postkontoret. Av den utredning, som sedermera verkställdes rörande gemensamma lokaler för post- och telegrafverken i en ny stationsbyggnad, har framgått, att en dylik anordning icke skulle medföra några fördelar vare sig för statsverket i form av kostnadsbesparingar eller för trafikanterna. Med hänsyn härtill torde den nya stationsbyggnaden böra anordnas med skilda lokaler för de bägge verken. Då den stationsbyggnad, vartill i enlighet härmed förslag nu uppgjorts, synes ända-

målsenlig och torde komma att tillgodose verkens lokalbehov för en avsevärd tid framåt, vill jag tillsyrka, att densamma med de av byggnadsstyrelsen angivna jämkningar kommer till utförande.

Enligt vad jag inhämtat har hyreskontraktet för telegrafverkets nuvarande stationsbyggnad i Varberg icke uppsagts, vadan hyrestiden för densamma förlängts till den 1 oktober 1932. Med hänsyn härtill torde för budgetåret 1929/1930 endast erfordras ett mindre anslag för den nya stationsbyggnadens påbörjande, förslagsvis 50,000 kronor.»

Utskottets  
yttrande.

Under hänvisning till den i statsverkspropositionen lämnade utredningen får utskottet tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må för uppförande av *stationsbyggnad i Varberg* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

Inköp av  
tomt och  
uppförande  
därå av  
stations-  
byggnad i  
Skövde.

11:o) Kungl. Maj:t har (punkt 10) föreslagit riksdagen att för inköp för telegrafverkets räkning av tomten nr 4 i kvarteret Gefion i Skövde samt uppförande därstädes av en stationsbyggnad för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 150,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 32—37 av statsrådsprotokollet.

[10.]

Kostnaderna för ifrågavarande byggnad, inrymmande särskilda lokaler jämväl för postverket, hava beräknats till 256,000 kronor, vartill kommer tomtkostnad 20,000 kronor.

*Departementschefen* har för egen del i ärendet anfört följande:

»Av vad i ärendet förekommit framgår, att behovet av rymligare och i övrigt ändamålsenligare lokaler för såväl telegraf- som postverkets avdelningar i Skövde numera är trängande samt att detta behov — särskilt om man ser saken på längre sikt — svårligen kan på ett tillfredsställande sätt tillgodoses annat än genom uppförande av en nybyggnad. I betraktande härav och då en förlängning av den nu till den 1 oktober 1931 gällande hyrestiden för telegrafverkets stationslokaler icke läser böra ske, torde denna lokalfråga böra underställas innevarande års riksdag.

Beträffande den ifrågasatta nybyggnaden har verkställd utredning givit vid handen, att lika litet här som i Varberg någon fördel vare sig för statsverket eller allmänheten skulle vinnas genom att post- och telegrafverkens trafikanstalter sammansloges till en enda anstalt med gemensam lokal i byggnaden. Jag anser mig därför böra förorda, att verken erhålla skilda lokaler inom den nya byggnaden på sätt i det framlagda förslaget angivits. Som den föreslagna nybyggnaden jämväl i övrigt synes ändamålsenlig, får jag tillstyrka, att den kommer till utförande.

Då med hänsyn till byggnadstidens längd kostnaderna för byggnaden kunna fördelas på två år, synes det tillräckligt att av det av telegrafstyrelsen äskade anslaget, 276,000 kronor, för nästkommande budgetår anvisa ett belopp av 150,000 kronor. Härav torde först böra utgå vad som erfordras för gäldande av köpeskillingen för tomten och återstoden användas till bestridande av kostnaderna för stationsbyggnadens uppförande.»

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

att riksdagen må för inköp för telegrafverkets räkning av *tomten nr 4 i kvarteret Gefion i Skövde* samt *uppförande därstädes av en stationsbyggnad* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 150,000 kronor.

12:o) Kungl. Maj:t har (punkt 11) föreslagit riksdagen att för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 6,500,000 kronor.

Fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 38—40 av återopade statsrådsprotokollet.

[11.]

Departementschefen har i ärendet — med förmälan att telegrafstyrelsen för budgetåret 1929/1930 begärt ett anslag för ändamålet av 7,000,000 kronor eller samma belopp, som anvisats för innevarande budgetår — vidare anfört följande:

»Beträffande rundradiorörelsen får jag meddela, att jämlikt av riksdagen år 1926 gjort uttalande om ifrågavarande anslags användande till ytterligare stationer för rundradionätets komplettering Kungl. Maj:t den 13 juli 1928 be- myndigat telegrafstyrelsen att i trakten av Hörby i Skåne uppföra en rundradiostation med en antenneffekt av omkring 10 kilowatt för en kostnad av 295,000 kronor att utgå av sagda anslag. Enligt vad jag inhämtat har den nya rundradiostationen beräknats kunna tagas i bruk vid årsskiftet 1928/1929.

Vad angår frågan om utläggande av en ny telefonkabel till Gotland, så, enär behov av ytterligare telefonförbindelser med denna del av landet torde föreligga, lärer, därest riksdagen icke däremot uttalar någon erinran, sagda telefonkabel på sätt styrelsen anfört böra komma till utförande med medel från förevarande anslag.

Enligt vad jag inhämtat är det för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende för budgetåret 1929/1930 äskade beloppet, 7,000,000 kronor, avsett att användas med 5,000,000 kronor för lokalnäten, 1,100,000 kronor för blanka ledningar inom riksnätet, 300,000 kronor för nya växelstationer, 200,000 kronor för radiostationer samt 400,000 kronor för oförutsedda utgifter. Såsom i föregående års statsverkspropositioner uttalats, är emellertid försiktighet påkallad vid nedläggande av ytterligare kapital av lånemedel i nya anläggningar för telegrafverket. Med hänsyn härtill finner jag mig nödsakad föreslå en nedsättning i det av styrelsen äskade beloppet till 6,500,000 kronor.»

Utskottet, som i likhet med departementschefen måste anse fog föreligga för en nedsättning av det av telegrafstyrelsen begärda anslagsbeloppet, får tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag om anslagets bestämmande till 6,500,000 kronor.

Utskottets yttrande.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må för *fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 6,500,000 kronor.

## Statens järnvägar.

Omläggning av västra stambanans ingångs- linje över Hammarby- leden m. m. 13:o Kungl. Maj:t har (punkt 12) föreslagit riksdagen att för omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 1,250,000 kronor. Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 42—51 av åberopade statsrådsprotokollet.

[12.

Med anledning av Kungl. Maj:ts i proposition, nr 171, gjorda framställning i ämnet har 1923 års riksdag bemyndigat Kungl. Maj:t (Riksdagens skrivelse nr 164) 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 beräknades till 9,850,000 kronor, därav för Årstabron 7,200,000 kronor och för tillfartslinjerna med en mindre personstation å Södermalm 2,650,000 kronor. Härtill kommo kostnader för utvidgningar och förändringar vid Centralstationen m. m., vilka kostnader uppskattades till 5,600,000 kronor.

I fråga om de beslut rörande förhandlingar med Stockholms stad m. m., som föregingo riksdagens förenämnda avgörande av frågan, må här antecknas följande.

Beslutet om Hammarbyledens tillkomst fattades av Stockholms stadsfullmäktige den 25 maj 1914 i huvudsaklig överensstämmelse med ett av stadens bygnadskontor utarbetat förslag av den 5 september 1913.

Nämnda förslag förutsatte, att västra stambanan samtidigt med farledens utförande omlades och inleddes på ny högbro över Årstaviken vid Årsta holmar samt att den nuvarande järnvägslinjen över Liljeholmsviken slopades. I anslutning till vad förslaget i denna del innehöll anhöll jämväl stadsfullmäktige hos Kungl. Maj:t, att staten senast till ingången av år 1922 måtte hava anordnat ingångslinjen för västra stambanan till Stockholm på sådant sätt, att den blivande sjötrafiken genom Årstaviken och järnvägstrafiken bleve så vitt möjligt oberoende av varandra.

Sedan åtskilliga myndigheter, bland andra järnvägsstyrelsen, avgivit utlåtande över denna framställning, föreslog Kungl. Maj:t i en den 26 mars 1915 avgiven proposition, nr 109, riksdagen medgiva,

att staten finge — under förutsättning att Stockholms stad förbunde sig att uppfylla vissa av järnvägsstyrelsen i sådant hänseende föreslagna villkor, med de smärre jämkningar däri, som Kungl. Maj:t kunde finna lämpliga — utfästa sig att till tiden för Hammarbyledens öppnande för allmän trafik, dock tidigast den 1 januari 1922, hava ombyggt västra stambanans ingångslinje till Stockholm på sådant sätt, att sjöfarten genom farleden samt järnvägstrafiken däröver bleve i erforderlig mån oberoende av varandra, *antingen* genom att förlägga järnvägen å bro över Årstaviken med omkring 26 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann *eller ock* genom att förändra den nuvarande

järnvägslinjens korsning med farleden vid Liljeholmen sålunda, att järnvägen framdroges å bro med omkring 4.8 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann.

Riksdagen, som i skrivelse den 11 maj 1915, nr 99, anmälde sitt beslut i frågan, fann det, med hänsyn till Stockholms stads önskemål att till avhjälpande av den rådande arbetslösheten igångsätta farledsföretaget snarast möjligt, vara av vikt, att staden redan vid dåvarande tidpunkt tillförsäkrades visshet därom, att sjöfarten i Hammarbyleden komme att ställas i erforderligt oberoende av trafiken å västra stambanan. Riksdagen biföll jämväl i huvudsak Kungl. Maj:ts förslag i ämnet men betonade samtidigt, att den ifrågasatta utfästelsen icke finge innebära något föregripande av frågan om huru överbyggnaden över Hammarbyleden slutligen skulle ordnas eller av den definitiva regleringen av Stockholms bangårdsfråga. Enligt riksdagens mening borde utfästelsen från statens sida avfattas så, att tydligt uttryck gäves därför, att staten ägde ordna brofrågan på annat sätt än i enlighet med Kungl. Maj:ts alternativa förslag, dock så att därigenom icke ställdes större hinder i vägen för sjöfarten än som skulle komma att ske vid utförandet av berörda alternativ.

Vid föredragning den 18 juni 1915 av riksdagens ifrågavarande beslut uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att på särskild framställning av Stockholms stadsfullmäktige träffa sådant avtal med Stockholms stad i föreliggande ämne, att staten lämnade den av riksdagen godkända utfästelsen mot det att Stockholms stad

*dels* medgäve, att Kungl. Maj:t från den tidpunkt, då ifrågavarande avtal träffades, skulle, efter det staden i varje särskilt fall lämnats tillfälle att yttra sig, äga att bestämma tiderna för öppenhållande av såväl järnvägsbron över Söderström<sup>1</sup> som de ifrågasatta nya broarna över Hammarbyleden för västra stambanan och en blivande förortsbana;

*dels* åtog sig att med äganderätt till statens järnvägar upplåta all den staden tillhöriga mark, som erfordrades för västra stambanans omläggning i slutligt läge över den nya farleden och för de i samband därmed stående utvidgningar och anläggningar av stationer; att upplåta den för den alternativt ifrågasatta provisoriska omläggningen av stambanan erforderliga, staden tillhöriga marken att av statens järnvägar med nyttjanderätt innehavas, så länge den behövde tagas i anspråk för det angivna ändamålet; samt att utföra alla de omläggningar eller nyanläggningar av gator, vägar, planer, kajer samt ledningar av alla slag, som nödvändiggjordes genom utförande av de nya järnvägs- och bangårdsanläggningarna;

*dels* medgäve, att de kostnader, staten komme att nedlägga på grund av sitt åtagande att i enlighet med stadens hemställan omlägga västra stambanan till vinnande av oberoende mellan sjöfarten i farleden och järnvägstrafiken, samt stadens tillhandahållande av markområden och stadens kostnader för ovan omnämnda gator, vägar och ledningar m. m., skulle vid den blivande slutliga uppställningen i Stockholms bangårdsfråga tillgodoräknas respektive parter på samma sätt, som om markupplåtelserna ägt rum och arbetena utförts

<sup>1</sup> Tiderna för öppenhållande av svängbron över Söderström reglerades till en början genom en av Kungl. Maj:t den 12 augusti 1864 utfärdad föreskrift i överensstämmelse med ett av de villkor, som av Stockholms stadsfullmäktige uppställt för viss markupplåtelse för sammanbindningsbanans anläggande. Enligt denna föreskrift skulle bron, så länge seglationen påginge, stå öppen minst halva tiden, räknad från solens uppgång till dess nedgång och från solens nedgång till dess uppgång varje dygn. Denna föreskrift ändrades av Kungl. Maj:t efter stadsfullmäktiges tillstyrkan genom brev den 28 mars 1896, varigenom föreskrefs, att bron skulle, under den tid sjöfarten påginge, varje dygn hållas öppen för sjöfarten, så ofta och så länge järnvägstrafiken det medgäve, dock sammanlagt minst halva dygnet, därav minst 4 timmar under dagen, räknat från klockan 6 f. m. till klockan 8 e. m.

först sedan denna uppgörelse blivit träffad — därvid dock dessförinnan avstådd mark och utförda arbeten skulle beräknas till det värde, som de hade vid tiden för markens avstående och arbetenas utförande, samt sagda värde i varje fall genom överenskommelse eller skiljedom fastställas omedelbart, efter det marken avståtts eller arbetet utförts;

*dels* åtoge sig att söka fastställelse å sådana ändringar av stadsplanen och hamnplaner, som betingades av västra stambanans omläggning och av genomförandet av de i samband därmed fastställda bangårdsplaner;

*dels ock* slutligen medgäve Kungl. Maj:t att träffa avgörande, i händelse olika meningar angående statens och stadens skyldighet skulle uppkomma.

På grund av de vidare utredningar, som föreliggande fråga sedermera underkastats, blev emellertid för det dåvarande något avtal enligt ifrågavarande myndigande icke mellan staten och Stockholms stad ingånget.

Sedermera tillsattes — för statens del enligt Kungl. Maj:ts beslut den 19 juni 1919 — delegerade för staten och staden, vilka den 15 februari 1923 överlämnade förslag till avtal rörande vissa föreslagna bangårdsanordningar, huvudsakligen avseende ny infartsled för västra stambanan över den nya Hammarbyleden.

Detta förslag, vilket godkändes av stadsfullmäktige, låg till grund för 1923 års riksdagsbeslut i frågan.

I sin skrivelse den 29 september 1929 angående anslagsbehovet för budgetåret 1929/1930 har *järnvägsstyrelsen* hemställt, att för täckande av uppkomna kostnadsökningar för omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden måtte, utöver för sådant ändamål för innevarande budgetår beviljade 700,000 kronor, för budgetåret 1929/1930 anvisas ytterligare ett belopp av 2,250,000 kronor. Angående skälen till att kostnaderna såväl för själva Årstabron som tillfartslinjerna jämte den nya personstationen å Södermalm måste beräknas komma att överskridas med förut angivna betydande belopp av respektive 2,580,000 och 370,000 kronor eller alltså sammanlagt 2,950,000 kronor lämnar styrelsen en utförlig redogörelse.

Merkostnaderna fördela sig på olika grupper arbeten, på sätt framgår av tablan å sid. 15:

*Departementschefen* har för egen del i ärendet anfört följande:

»Redan i nästlidet års statsverksproposition uttalade dåvarande departementschefen vid behandling av frågan om anslag för ifrågavarande arbeten för budgetåret 1928/1929, att han funne det av järnvägsstyrelsen anmälda överskridandet av de för sagda arbeten uppgjorda kostnadsberäkningarna anmärkningsvärt. Av den utförliga redogörelse, som järnvägsstyrelsen nu lämnat, framgår, att överskridandet delvis beror på en från början föreliggande, beklaglig — om ock i ett fall som det förevarande förklarlig — felbedömning av arbetenas beskaffenhet och därmed av kostnaderna för desamma men i stor utsträckning föranletts av vid kostnadsberäkningarnas uppgörande oförutsebara omständigheter. Bland anledningarna till fördyringen av arbetet märkas sålunda *dels* sjöbottens oväntat svåra beskaffenhet vid grundläggningen för vissa bropelare och vid uppförandet av byggnadsställningen för det stora järnspannet, *dels* under arbetets gång uppkomna svårigheter för vederbörande entreprenör att inom kontraktens tid kunna utföra nyssnämnda grundläggningsarbeten och järnvägsstyrelsens i samband därmed stående övertagande av dessa arbeten, delvis i egen regi, *dels* den ökning i administrationskostnaderna, som vårlats av bland annat den genom nyss angivna förhållanden föranledda förläng-

	Den år 1923 beräknade kostnaden <sup>1</sup>	Kostnaderna i kol. 1 beräkna- de med iaktta- gande av de an- tagbara anbuden på djupgrund- läggning, betong- överbyggnader och järnkons- truktion i vad de belöpa sig på enbart järnvägs- bron	I augusti 1928 beräk- nade slut- liga kost- nader	Ökning eller minskning av kostnaderna en- ligt kol. 3 i för- hållande till kost- naderna enligt kol. 1.	
				i kronor	i %
				1	2
Djupgrundläggning . . . . .	1,756,900	1,378,000	3,041,400	1,284,500	73.0
Betongöverbyggnader . . . . .	2,168,800	2,759,000	2,803,600	634,800	29.2
Järnkonstruktioner . . . . .	1,734,800	1,329,000	1,478,000	— 256,800 <sup>2</sup>	— 14.8
Byggnadsställningen för det stora järnspannet . . . . .	326,500	326,500	679,000	352,500	108.0
Räcke och fyllningar . . . . .	153,000	153,000	153,000	—	—
Muddring i farleden . . . . .	110,000	110,000	110,000	—	—
Administration och oförtsedda ut- gifter . . . . .	950,000	1,144,500	1,515,000	565,000	59.8
Kronor	<b>7,200,000</b>	<b>7,200,000</b>	<b>9,780,000</b>	<b>2,580,000</b>	<b>35.8</b>
Tillfartslinjerna samt den nya per- sonstationen å Södermalm . . . .	2,650,000		3,020,000	370,000	13.0
Summa kronor	<b>9,850,000</b>		<b>12,800,000</b>	<b>2,950,000</b>	<b>30.0</b>

<sup>1</sup> Kostnaderna för bron hava fördelats enligt beräkningarna för det i januari 1924 upprättade definitiva förslaget.

<sup>2</sup> I verkligheten är kostnadsminskningen endast 109,800 kronor, enär Kungl. Maj:t genom brev den 21 maj 1926 i och för det stora brospannets tillverkning inom landet för ändamålet anvisat 147,000 kronor, vilket belopp skulle utgå av arbetslöshetsmedel och icke påföras statens järnvägars kapitalkonto.

ningen av byggnadstiden, dels ock under byggnadstiden starkt ökade arbetslöner och jämväl stegrade materialpriser. Givetvis är det beklagligt, att de ursprungliga kostnadsberäkningarna kommit att överskridas med ett så avsevärt belopp som med tillhoppa omkring 2,950,000 kronor. Det torde dock vara ofrånkomligt, att medel beredas för arbetenas fullföljande. Däremot synes det ej nödvändigt att nu anvisa hela det belopp, som erfordras för arbetenas fullbordande, helst detta belopp ännu ej kan med full säkerhet beräknas. För arbetenas bedrivande under nästa budgetår lär en enligt vad jag inhämtat icke behöva anvisas större anslag än 1,250,000 kronor.»

Enligt vad järnvägsstyrelsen anmält, hava de ursprungligen beräknade kostnaderna för ingångslinjen över Hammarbyleden kommit att överskridas med ett så avsevärt belopp som i runt tal 3,000,000 kronor. Utan att underskatta de skilda synpunkter, järnvägsstyrelsen i sin utförliga redogörelse framfört till klarläggande av orsakerna härtill, kan utskottet för sin del ej undgå att finna detta överskridande anmärkningsvärt.

Erinras må, att vid 1923 års beslut i frågan jämsides med ifrågavarande alternativ med en högbro å 26 meters höjd vid Årsta holmar jämte därav för-

*Utskottets  
yttrande.*

anledd linjeomläggning för en beräknad kostnad av 9,850,000 kronor förelåg till övervägande även ett annat alternativ med en 4.8 meters bro vid Liljeholmen för en totalkostnad av allenast 3,130,000 kronor. Med hänsyn till att högbroalternativets godkännande uppställts som villkor från Stockholms stad för dess medverkan till ordnandet av Stockholms bangårdsförhållanden genom markupplåtelser ävensom för stadens medgivande av vissa eftergifter i fråga om öppenhållet av järnvägsbron vid Söderström (intill Slussen) ansåg sig riksdagen böra godtaga högbroalternativet, varvid dock från riksdagens sida uttryckligen framhölls den redan då föreliggande stora kostnadsskillnaden mellan de båda alternativen.

Att de för riksdagen vid ställningstagandet till frågan framlagda kostnads-kalkylerna ej visat sig mera hållbara, måste under dessa förhållanden vara särskilt att beklaga.

Ofrånkomligt läser emellertid vara, att de för arbetenas fullbordan ytterligare erforderliga medlen ställas till förfogande. Av den icke täckta delen av totalbeloppet 2,950,000 kronor skulle allenast 1,250,000 kronor behöva anvisas för nästkommande budgetår. Med tillstyrkande av sistnämnda beloppes beviljande hemställer utskottet,

att riksdagen må för *omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m.* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 1,250,000 kronor.

Ordnande  
av bangårdsförhållandena i Göteborg.

14:o) Kungl. Maj:t har (punkt 13) föreslagit riksdagen att för ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 575,000 kronor.

[13.]

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 163, har 1927 års riksdag fattat beslut angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg. Riksdagen har sålunda godkänt överenskommelser den 30 november 1926 mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad angående marköverlåtelser m. m., den 24 november 1926 mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad angående anläggande av en ny hamnrangerbangård å Gullbergsvass i Göteborg, samma dag mellan järnvägsstyrelsen, Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Göteborg — Borås järnvägsaktiebolag angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg (anslutningsavtalet) samt den 24 december 1926 och den 7 januari 1927 mellan järnvägsstyrelsen och Bergslagernas järnvägsaktiebolag angående övertagande av viss Bergslagernas järnvägars personal i statens järnvägars tjänst. Därjämte har riksdagen dels medgivit, att för de i berörda avtal avsedda arbeten för ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg finge av statens järnvägars förnyelsefond tagas i anspråk ett belopp av högst 3,100,000 kronor, dels ock för samma ändamål för budgetåren 1927/1929 anvisat tillhopa 1,700,000 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, och skola av detta belopp 2,275,000 kronor av riksdagen anvisas såsom särskilt anslag och återstoden, avrundad till 3,100,000 kronor, utgå av förnyelsefondsmedel.

Enligt en inom järnvägsstyrelsen upprättad plan skulle för arbetenas 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 1929/1930 måtte anvisas återstående anslagsbelopp, 575,000 kronor. Beträffande erforderligt belopp av förnyelsefondsmedel anmäler styrelsen sin avsikt att därom göra framställning i samband med avgivande av förslag till disposition under år 1929 av medel ur nämnda fond.

Med tillstyrkande av departementschefens förslag om anvisande av det ytterligare anslagsbelopp, som enligt tidigare för riksdagen framlagd plan erfordras för ifrågavarande arbeten, hemställer utskottet,

*Utskottets  
yttrande.*

att riksdagen må för *ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 575,000 kronor.

15:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 14) hemställer utskottet,

**Gångbroar  
och gång-  
tunnlar.**

att riksdagen må för *gångbroar och gångtunnlar* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

[14.]

16:o) Kungl. Maj:t har (punkt 15) föreslagit riksdagen att för ny malmvagnsverkstad vid Notviken för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 90,000 kronor.

**Ny malm-  
vagnsverk-  
stad vid  
Notviken.**

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 53 och 54 av statsrådsprotokollet.

[15.]

För uppförande av ny malmvagnsverkstad vid Notviken, för vilket företag kostnaderna beräknats till 825,000 kronor, har riksdagen anvisat för budgetåret 1927/1928 400,000 kronor och för budgetåret 1928/1929 425,000 kronor eller sålunda tillhopa nyssnämnda belopp, 825,000 kronor.

*Järnvägsstyrelsen* hemställer nu om ytterligare ett anslag å 90,000 kronor för ändamålet samt anför till stöd härför följande:

»Byggnadsarbetet har nu fortskridit så långt, att verkstaden beräknas bliva driftfärdig under oktober månad 1928.

Kostnaderna för arbetet kunna tyvärr ej fullt hållas inom ramen för det beviljade anslaget, 825,000 kronor, utan beräknas nu för den helt färdigställda anläggningen komma att uppgå till 915,000 kronor.

Med hänsyn till den väntade stegringen i malmtrafiken och därav följande behov av ökade resurser för reparation av malmvagnar har det framstått såsom synnerligen önskvärt att snarast möjligt få verkstaden färdig, och har därför arbetet till en viss grad forcerats. En del av terrasseringsarbetet har härvid måst utföras under vintern, vilket, såsom ej från början förutsatts, givetvis medfört någon ökning av kostnaderna.

Inredningsarbetena hava blivit något mera omfattande och kostsamma än tidigare beräknats, men den väsentligaste delen av kostnadsökningen har uppkommit därigenom, att styrelsen — bland annat i avsikt att förbilliga driftkostnaderna och därjämte ernå en ökning i verkstadens kapacitet — vid ritningarnas slutliga utformande ansett sig böra vidtaga vissa konstruktiva ändringar, vilka dragit högre byggnadskostnader än varmed ursprungligen räknats.»

För egen del har *departementschefen* anfört följande:

»Även om överskridandet av de beräknade kostnaderna för ifrågavarande anläggning icke haft sin orsak i tvingande omständigheter, synas dock de av järnvägsstyrelsen gjorda avvikelserna från den ursprungliga planen för verkstadsbygget försvarliga med hänsyn till önskvärdheten av verkstadens snabbara färdigställande och de fördelar, som vunnits i form av minskade driftkostnader och ökning i verkstadens kapacitet, vilka fördelar särskilt efter det nya malmavtalets tillkomst och därmed förbunden stegring i malmtrafiken måste tillmätas stor betydelse. Medel torde nu böra beredas för täckande av den uppkomna kostnadsökningen.»

*Utskottets  
yttrande.*

Jämväl beträffande här avsedda företag har anmälts visst överskridande av de tidigare beräknade kostnaderna. Under hänvisning emellertid till vad departementschefen i ärendet anfört, tillstyrker utskottet att ytterligare erforderligt belopp nu beviljas. Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må för *ny malmvagnsverkstad vid Notviken* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 90,000 kronor.

**Anordnande av skenfria vägkorsningar m. m.** 17:o Kungl. Maj:t har (punkt 16) föreslagit riksdagen att för anordnande av skenfria vägkorsningar m. m. för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

[16.] Utredning i ärendet återfinnes å sid. 54—56 av återopade statsrådsprotokollet.

För anordnande av skenfria vägkorsningar har riksdagen för åren 1917—1919, 1921 och 1922 anvisat tillhoppa 1,150,000 kronor. Genom beslut av 1924 års riksdag har anslaget användning utsträckt att avse även sådana fall, där en vägkorsning i banans plan med fördel kunde ersättas med en omläggning av vägen, och riksdagen har för sådana vägomläggningar ävensom för anordnande av skenfria vägkorsningar för budgetåren 1924/1926 anvisat sammanlagt 800,000 kronor.

*Järnvägsstyrelsen* begär nu för ändamålet ett anslag av 500,000 kronor för budgetåret 1929/1930 samt anför till stöd härför bland annat följande:

För närvarande vore ifrågasatt utförandet av skenfria vägkorsningar m. m. för en sammanlagd kostnad för statens järnvägars del av omkring 1,000,000 kronor. Men det vore inför utvecklingen tydligt, att det utan dröjsmål måste upptagas fråga om friläggning av väg ifrån järnväg på ett vida större antal platser med ty åtföljande mångdubblade kostnader. I varje fall måste också statens järnvägar stå någorlunda rustade för att kunna medverka. I sin skrivelse den 29 september 1928 angående behållning å äldre reservationsanslag hade styrelsen bland annat gjort hemställan att av äldre reservationsanslag måtte under budgetåret 1929/1930 få anlitas ett belopp av 250,000 kronor för anordnande av skenfria vägkorsningar. Under förutsättning att denna hemställan bifölles, erfordrades för sagda budgetår ytterligare ett anslag av 500,000 kronor för bestridande av sådana ifrågavarande kostnader, som kunde komma att pålöpa statens järnvägar.

*Departementschefen* har framhållit vikten av att arbetet med vägkorsningars ersättande med ur trafiksäkerhetssynpunkt mera tillfredsställande anordningar med all kraft påskyndades. På grund härav borde omförmälda reservation å 250,000 kronor fortfarande stå till järnvägsstyrelsens disposition, varjämte därutöver medel till jämförelsevis stora belopp syntes böra ställas till järnvägsstyrelsens förfogande. Med hänsyn härtill ansåge han sig böra tillstyrka, att det av järnvägsstyrelsen begärda beloppet, 500,000 kronor, anvisades för nästkommande budgetår.

Enligt vad utskottet — till kompletterande av den i statsverkspropositionen lämnade utredningen — inhämtat, föreligger ännu ej något Kungl. Maj:ts beslut rörande rätt för järnvägsstyrelsen att förfoga över ifrågavarande reservation av 250,000 kronor å tidigare för ändamålet beviljade anslag. Utskottet har för sin del ej något att erinra mot att det i detta avseende förutsatta medgivandet lämnas.

*Utskottets  
yttrande.*

Med tillstyrkande därjämte att därutöver ett anslagsbelopp av 500,000 kronor nu anvisas får utskottet hemställa,

att riksdagen må för *anordnande av skenfria vägkorsningar m. m.* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

18:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 17) hemställer utskottet,

att riksdagen må för anläggande av *telegraf- och sektions-telefonledning* samt för utförande av *kabelarbeten* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

**Telegraf- och sektionsanläggningar samt kabelarbeten.**  
[17.]

19:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 18) hemställer utskottet,

att riksdagen må för *elektriska belysningsanläggningar* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

**Elektriska belysningsanläggningar.**  
[18.]

**Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.** 20:o) Kungl. Maj:t har (punkt 19) föreslagit riksdagen att för växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

[19.] Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 58 och 59 av åberopade statsrådsprotokollet.

För växel- och signalsäkerhetsanläggningar har riksdagen senast för budgetåren 1927/1928 och 1928/1929 anvisat 150,000 kronor respektive 400,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen äskar nu för sagda ändamål ytterligare ett belopp av 600,000 kronor.

*Departementschefen* har för egen del anfört följande:

»I nästlidet års statsverksproposition anförde departementschefen, att han med anledning av järnvägsstyrelsens betydande anslagskrav och med hänsyn till de avsevärda belopp, som under de senaste tio åren använts för växel- och signalsäkerhetsanläggningar, från styrelsen infordrat vissa uppgifter rörande medelsbehovet för ifrågavarande ändamål. Av dessa uppgifter inhämtades, 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 då kunde förutses, vore 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, beräknade järnvägsstyrelsen ett sammanlagt belopp av 2,700,000 kronor. Sagda belopp, 2,000,000 kronor och 2,700,000 kronor, ansåge 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 behövliga 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 driftbesparingssynpunkt synes det önskvärt, att nya eller förbättrade växel- och signalsäkerhetsanläggningar i lämplig omfattning komma till utförande vid statens järnvägar. För fullföljande av den utav järnvägsstyrelsen framlagda planen synes emellertid för nästa budgetår ett belopp av 500,000 kronor vara tillräckligt.»

*Utskottets yttrande.*

Med hänvisning till vad departementschefen i ärendet anfört, tillstyrker utskottet Kungl. Maj:ts förevarande förslag och hemställer,

att riksdagen må för *växel- och signalsäkerhetsanläggningar* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

**Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten.**

21:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 20) hemställer utskottet,

att riksdagen må såsom *dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

[20.]

22:o) Kungl. Maj:t har (punkt 21) föreslagit riksdagen att för fortsättning av inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 60—62 av åberopade statsrådsprotokollet.

**Inlands-  
banan  
mellan  
Volgsjön  
och  
Gällivare.**  
[21.]

*Järnvägsstyrelsen* har hemställt, att för budgetåret 1929/1930 måtte anvisas 2,500,000 kronor.

*Departementschefen* anför följande.

»Då det efter färdigställande av inlandsbanan söderifrån till Sorsele och av statsbanan Jörn—Arvidsjaur fram till sistnämnda ort torde vara mest ekonomiskt att bedriva arbetena å den till byggande närmast därefter beslutade delen av inlandsbanan, sträckan Sorsele—Arvidsjaur, å en arbetsplats, läser järnvägsstyrelsens plan att utbygga nämnda bansträcka med utgångspunkt från Arvidsjaur böra följas. Det må dock erinras, att Kungl. Maj:t den 21 december 1928 bemyndigat järnvägsstyrelsen att i den omfattning styrelsen prövade lämplig för lindrande av arbetslöshet bland järnvägsbyggnadsarbetarna vid inlandsbanan och statsbanan Hällnäs—Stensele under vintern 1928/1929 låta å sträckan Sorsele—Idbäcken av bandelen Sorsele—Arvidsjaur utföra sådana arbeten, som utan olägenhet eller ökade kostnader kunde utefter linjen bedrivas.

Vad beträffar för arbetenas fortsättande erforderliga medel, kan jag icke tillstyrka, att för ändamålet för budgetåret 1929/1930 anvisas högre belopp än 2,000,000 kronor. Med detta belopp torde inlandsbanan kunna i planerlig tid fullbordas till Sorsele samt arbetena å sträckan Sorsele—Arvidsjaur påbörjas i riktning från Arvidsjaur. På sätt chefen för finansdepartementet kommer att senare denna dag angiva torde berörda anslagsbelopp, 2,000,000 kronor, böra utgå av andra statsinkomster än lånemedel.»

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

att riksdagen må för fortsättning av *inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

23:o) Kungl. Maj:t har (punkt 22) föreslagit riksdagen att för fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

**Statsbanan  
Hällnäs—  
Stensele.**  
[22.]

*Departementschefen* har i ärendet anfört följande:

»Då med hänsyn till angelägenheten att i möjligaste mån begränsa administrationskostnaderna någon förskjutning i planen för ifrågavarande banbyggnad icke läser böra ske, torde det av järnvägsstyrelsen för arbetenas fortsättande begärda beloppet, 2,000,000 kronor, böra anvisas för budgetåret 1929/1930. På sätt chefen för finansdepartementet kommer att senare denna dag angiva torde nämnda belopp i likhet med vad som skett budgetåren 1926/1929 böra utgå av andra statsinkomster än lånemedel.»

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

att riksdagen må för fortsättning av *statsbanan Hällnäs—Stensele* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

**Automobil-** 24:o) Kungl. Maj:t har (punkt 23) föreslagit riksdagen att för anordnande  
**linje mellan** av automobillinje mellan Övertorneå och Pajala för budgetåret 1929/1930 an-  
**Övertorneå** av visa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.  
**och Pajala.**

[23.] Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 63—76 av åberopade statsrådsproto-  
 kollet.

I anledning av Kungl. Maj:ts förevarande framställning har

*dels* i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 67, av herr *O. Bergqvist* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 109, av herr *E. Hage* m. fl., hemställts, att riksdagen ville med avslag å Kungl. Maj:ts förslag om inrättande av en statens automobillinje Övertorneå—Pajala besluta, att järnväg skall å nämnda sträcka anläggas samt för påbörjande av arbetet därmed för budgetåret 1929/1930 bevilja ett anslag av 300,000 kronor;

*dels ock* i en inom första kammaren av herr *C. I. Asplund* väckt motion, nr 128, hemställts, att riksdagen ville, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag under »Utgifter för kapitalökning» om anläggning av en automobillinje mellan Övertorneå och Pajala i samtrafik med statens järnvägar och enligt deras person- och godstariffer, besluta anordnande på försök av liknande trafik även mellan Övertorneå—Korpilombolo—Tärendö—Anttis—Vittangi och Kiruna, så vitt sig göra låter genom utvidgning av den redan pågående postdiligenstrafiken å dessa sträckor, eventuellt med anlitande delvis av redan befintlig enskild automobiltrafik, ävensom för ändamålet bevilja ett med 100,000 kronor till 400,000 kronor förhöjt anslag.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

Rörande de utredningar och överbäganden, frågan om förbättrade kommunikationer i den övre Tornedalen tidigare varit underkastad, har departementschefen erinrat följande:

Med anledning av framställning från en av Nederkalix m. fl. socknar tillsatt kommitté anbefalldes Kungl. Maj:t den 14 januari 1918 järnvägsstyrelsen att under år 1918 verkställa förberedande utredning rörande behovet av och förutsättningarna för en järnvägsanläggning genom Kalix och Torne älvdalar från Nederkalix eller Övertorneå till Kiruna eller annan lämplig punkt å riksgränsbanan, vilken utredning jämväl skulle omfatta okulärundersökning av och ungefärliga kostnadsberäkningar för de särskilda sträckningarna.

Med anledning härav verkställdes genom järnvägsstyrelsens försorg år 1918 okulärundersökningar för olika bansträckningar i Kalix och Torne älvdalar, bland andra en linje Övertorneå—Pajala, och upprättades i anslutning härtill år 1919 approximativa kostnadsberäkningar för de undersökta linjerna.

1921 års riksdag (skrivelse nr 6 A punkt 51) anvisade med anledning av väckta motioner (I: 70 och II: 78) för år 1922 ett reservationsanslag av 15,000 kronor för verkställande av en förberedande utredning rörande framdragande av statsbanan från Matarengi (Övertorneå) till Pajala kyrkoby.

I skrivelse den 11 april respektive den 26 maj 1925 gjorde länsstyrelsen i Norrbottens län och Pajala sockens kommunalnämnd framställning om verkställande av fullständig utredning rörande en statsbana från Övertorneå till Pajala. Med bifall till järnvägsstyrelsens i utlåtande över dessa framställnin-

gar därom gjorda hemställen anbefalldes Kungl. Maj:t den 3 juli 1925 styrelsen bland annat att verkställa fullständig undersökning för en järnväg från Övertorneå till Pajala kyrkoby.

Sedan länsstyrelsen i Norrbottens län i skrivelse den 30 augusti 1926 hemställt om avlåtande av proposition till 1927 års riksdag angående bland annat anläggande av järnväg i Tornedalen från Övertorneå till Pajala, framlade järnvägsstyrelsen i skrivelse den 25 februari 1927 fullständig teknisk och trafik-ekonomisk utredning rörande en järnväg mellan Övertorneå och Pajala. Styrelsen avstyrkte bestämt anläggandet av en dylik järnväg men ifrågasatte i stället anordnande genom statens försorg av regelbunden automobiltrafik mellan berörda orter.

I två vid 1927 års riksdag väckta motioner (I: 85 och II: 158) hemställdes om anvisande av ett anslag å 1,000,000 kronor för påbörjande av en statsbana Övertorneå—Pajala. Statsutskottet (utlåtande nr 102) avstyrkte motionerna samt anförde, att utskottet visserligen icke underskattade de behjärtansvärda skäl, som kunde anföras för ett genomförande av detta förslag, men att avgörande betydelse måste fästas vid de stora ekonomiska vanskligheter, som vore förbundna med företaget. Utskottet framhöll vidare, att ansträngningarna för närvarande i första hand borde inriktas på att åstadkomma en automobilinje utmed den nyanlagda landsvägen Övertorneå—Pajala i samtrafik med statens järnvägar. Motionerna blevo ock av riksdagen avslagna.

Genom beslut den 3 oktober 1927 anbefalldes Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att skyndsamt verkställa utredning rörande anordnande genom statens försorg av regelbunden person- och godsbefordran medelst automobil mellan Övertorneå och Pajala.

Med skrivelse den 13 januari 1928 överlämnade järnvägsstyrelsen den sålunda anbefallda utredningen.

I anledning av väckta motioner (I: 88 och II: 169) har 1928 års riksdag anhållit om skyndsamt övervägande av frågan om ordnande av Tornedalens kommunikationsspörsmål. I sin skrivelse i ämnet (nr 273) anförde riksdagen följande:

»Att befrämja svensk odling och bebyggelse uti ifrågavarande nordliga gränstrakter framstår tvivelsutan som en angelägen nationell uppgift. Detta har redan tidigare vid skilda tillfällen inom riksdagen framhållits, därvid också betonats den stora betydelsen från dessa synpunkter av ifrågavarande gränsbanas förlängning från dess nuvarande slutpunkt vid Övertorneå upp till Pajala. Enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat, skulle det nya banföretaget också lämpligen låta sig inpassas i den plan, varefter övriga redan beslutade järnvägsbyggnader i Norrland avsetts att bedrivas.

Att på enskilda motioner nu fatta beslut om igångsättande av ett i olika avseenden så vittutseende företag måste riksdagen dock finna alltför vanskligt.

Erinras må, att förevarande fråga för närvarande är beroende på Eders Kungl. Maj:ts prövning; sedan järnvägsstyrelsen den 3 juli 1925 anbefallts — bland annat — verkställa fullständig undersökning för en järnväg från Övertorneå till Pajala kyrkoby i Norrbottens län, har nämligen styrelsen den 25 februari 1927 inkommit med den sålunda anbefallda utredningen, därvid järnvägsstyrelsen hänvisat på möjligheten att genom en av statens järnvägar driven automobilinje tillgodose bygdens kommunikationsbehov på ett för det allmänna vida mindre kostsamt sätt.

Riksdagen anser sig vidare böra erinra därom, att frågan om lämplig uthamn för Haparanda och därmed för hela Tornedalen, till vars utredning innevarande riksdag redan beviljat medel, också är av betydelse för ordnandet av kommunikationerna inom denna gränsbygd.

För ett snart avgörande av förevarande kommunikationsspörsmål talar otvivelaktigt, såsom länsstyrelsen och jämväl järnvägsstyrelsen framhållit, den utomordentliga betydelse detsamma äger för Tornedalens talrika och i stark tillväxt stadda befolkning och för dess närmande till landet i övrigt. Från dessa utgångspunkter anser riksdagen, att frågan bör göras till föremål för Eders Kungl. Maj:ts skyndsamma övervägande.»

Av den utredning rörande en *järnväg* Övertorneå—Pajala, som järnvägsstyrelsen framlade i sin förenämnda skrivelse den 25 februari 1927, inhämtas i huvudsak följande:

Den ifrågasatta järnvägen mellan Övertorneå järnvägsstation och Pajala kyrkby, gående nära älvstranden och tätt intill den förefintliga landsvägen, skulle få en längd av 112,2 kilometer. Anläggningskostnaden utan rullande materiel, som funnes i överskott vid statens järnvägar, beräknades till 11,400,000 kronor eller 102,000 kronor pr bankilometer. En inventering av trafikområdets näringsliv uppvisade en jordbruksidkande befolkning med skogs- och flottningsarbete som binäring. Industriella anläggningar saknades. Betydande naturtillgångar vore emellertid tillfinnandes. Arealen produktiv skogsmark uppskattades till 211,000 hektar, därav 60,000 hektar tillhörande staten. Inom trafikområdet förefunnes vidare brytningsvärda mineraltillgångar — cirka 25 kilometer norr om Pajala kyrkby — välbelägna och vidsträckta odlingsmarker till en areal av cirka 30,000 hektar mot en för närvarande befintlig åkerareal av endast 1,420 hektar samt utnyttjad vattenkraft med en turbineffekt av cirka 250,000 hästkrafter (med varaktighet av 75 procent).

Verkställda utredningar gäve emellertid vid handen, att järnvägen icke kunde väntas medföra några större fördelar vare sig för skogstillgångarnas utnyttjande, uppkomsten av gruvbrytning eller utbyggnad av vattenfallen. Den utveckling av näringarna, som kunde ställas i utsikt, avsåge alltså i huvudsak endast jordbruket, i vars metoder banans tillkomst väntades medföra en omedelbar uppryckning. Härtill borde senare komma ett i ökad takt bedrivet nyodlingsarbete främst inom de härför synnerligen lämpliga myrmarksområdena i själva älvdalen.

I sin skrivelse den 13 januari 1928 med förslag till en av statens järnvägar trafikerad *automobillinje* Övertorneå—Pajala har järnvägsstyrelsen lämnat följande redogörelse för automobillinjens sträckning, fasta anläggningar och rullande materiel:

Automobillinjen skulle med utgång från Övertorneå stationsområde framgå till Pajala kyrkby längs den efter Torneälven löpande landsvägen, vilken under en följd av år till hela sin längd varit föremål för förstärkning, breddning och uträtning. Några mindre arbeten återstode alltså, men beräknades dessa slutförda i så god tid, att vägen skulle kunna öppnas i hela sin längd för tyngre automobiltrafik den 1 juli 1928. De tekniska bestämmelserna för vägbanan medgäve ett största hjultryck av 1,800 kilogram samt en tillåten största bredd å motorfordon av 2 meter. Med hänsyn till vägbanans beskaffenhet och den ringa trafikfrekvensen torde hinder icke möta för erhållande av tillstånd till en grundhastighet i omnibustrafik av 30 kilometer.

Vägens öppna läge för ostliga vindar hade ansetts påfordra snöskyddsanordningar å en sammanlagd längd av cirka 25 kilometer. Snöskärmskostnaden uppskattades efter ett å-pris av 4 kronor per meter till 100,000 kronor. Styrelsen utginge emellertid ifrån att länsstyrelsen och väggassorna i förening — sannolikt med stöd av automobilskattemedel — skulle komma att svara för alla kostnader för vägunderhåll och anskaffandet av snöskärmar. Ifråga om



vinterunderhållet syntes automobillinjen själv böra ombestyra plogning mot vederlag från respektive vägdistrikt.

För automobiltrafikens besörjande krävdes vissa enklare anordningar såväl vid ändstationerna som å mellanliggande trafikplatser. Den för automobillinjen tilltänkta tidtabellen betingade omnibusarnas förläggande till Pajala. Lastautomobilerna åter skulle få sin fasta förläggning i Övertorneå. Enligt upprättat kostnadsförslag skulle å sistnämnda plats utom terrasserings samt anordnandet av vägar och körplaner till garagen krävas garagebyggnad, innehållande tio egentliga automobilplatser, verkstad och förråd samt vidare släpvagnsskjul för sex vagnar och en fristående mindre smidesverkstad. Bensin-givningsanläggning, vatten- och avloppsledningar jämte lokal telefonanläggning kompletterade anordningarna. I slutstationen Pajala, varest erfordrades markförvärv, hade upptagits en godsbod med varmrums samt lastbrygga, enkel garagebyggnad för övernattning med plats för fyra automobiler, ett släpvagnsskjul för två vagnar samt lokaltelefon. Lokaler för expedition, väntrum och överliggningsrum skulle förhyras. Trafikplatserna utefter linjen, nio till antalet, vore avsedda att utrustas med enkla väntkurar samt lastbrygga.

Förenämnda anordningar, vilka med hänsyn till klimatiska förhållanden krävde ett icke alltför provisoriskt utförande, beräknades med inräkning av 10,000 kronor för automobilverkstadens inventarier draga en kostnad av i runt tal 250,000 kronor.

För den nuvarande postdiligenslinjen Övertorneå—Tärendö—Pajala hade uppförts garagebyggnader i Övertorneå och Pajala, vardera inrymmande plats för två omnibusar. Skulle postlinjen givas en annan slutpunkt, syntes garagebyggnaden i Pajala eventuellt kunna övertagas för automobillinjens räkning. För nedbringande av anläggnings- och driftkostnaderna i Övertorneå syntes samarbete mellan statens järnvägar och postverket böra komma till stånd.

Med ledning av den verkställda trafikberäkningen och under hänsynstagande till behovet av reserver hade en vagnpark av följande sammansättning och kostnad beräknats erforderlig:

	Kostnad (enligt offert från svensk verkstad), kronor	
	per enhet	Summa
4 personomnibusar, vardera med 19 sittplatser (6-cyl. motor) . . . . .	21,950	87,800
8 lastautomobiler (3 tons) med inbyggd förarhytt, standardflak (6-cyl. motor) . . . . .	16,350	130,800
2 helt inbyggda paketautomobiler med 2.5 tons lastförmåga (6-cyl. motor) . . . . .	17,550	35,100
2 enaxliga släpvagnar . . . . .	2,500	5,000
4 tvåaxliga > . . . . .	5,000	20,000
	<b>Totalkostnad 278,700</b>	

För gång vintertid skulle samtliga vagnar utrustas med tvillinghjul för en sammanlagd kostnad av 30,500 kronor. Som räntedragande kapital tillkomme ytterligare kostnaden för hållandet av reservdelslager, snöplogar, lastvagnstillsbehör och dylikt, vilken upptogs i 45,000 kronor. Den sammanlagda kostnaden för automobillinjens utrustning med rullande materiel jämte tillsbehör skulle alltså komma att uppgå till cirka 355,000 kronor, vilket tillhoppa med förestående kostnad för fasta anläggningar gäve ett totalbelopp av i runt tal 600,000 kronor.

I detta belopp inginge då ej den till cirka 100,000 kronor beräknade kostnaden för snöskyddsanordningar, vilken kostnad antagits komma att bestridas med automobilskattemedel.

Över järnvägsstyrelsens utredning rörande automobillinje har *generalpoststyrelsen* den 30 november 1928 avgivit utlåtande samt därvid huvudsakligen anfört:

Den 1 november 1926 igångsatte postverket efter Kungl. Maj:ts bemyndigande diligenstrafik mellan Övertorneå och Pajala. Enär vägen utefter Torne älv vid den dåvarande tidpunkten stod under ombyggnad, leddes trafiken över Korpilombolo, Täreändö och Anttis, tre dagar i veckan från Övertorneå till Pajala och tre dagar från Pajala till Övertorneå. Den 1 juni 1927 anordnades ytterligare en tur mellan Övertorneå och Täreändö. Trafiken hade givit ett i betraktande av befolkningens storlek tillfredsställande resultat.

Sedan ombyggnadsarbetena på vägen Övertorneå—Pello—Pajala utmed Torne älv fullbordats under sommaren 1928, igångsattes den 1 september 1928 trafik även på denna väg. Till en början utfördes en tur fram och åter sex gånger i veckan, men sedan det visat sig, att resandefrekvensen blivit jämförelsevis stor, hade från och med den 25 november 1928 anordnats en tur dagligen fram och åter.

I samband med trafikens igångsättande å älvvägen inskränktes trafiken å den äldre, inre linjen över Korpilombolo och Täreändö till Anttis. Mellan Pajala och Anttis uppehölls förbindelsen för närvarande av enskild företagare, som forslade posten å linjen Pajala—Vittangi—Kiruna. Trafiken å den nya linjen Övertorneå—Pello—Pajala hade givit ett förhållandevis gott resultat. Diligenserna hade vid resorna i allmänhet varit väl besatta särskilt på kortare sträckor och mellan byarna utmed linjen.

För trafiken samt för snöplogningen å såväl den äldre som den nya linjen disponerades för närvarande sammanlagt 4 automobiler, en av den nyaste typen med sexcylindrig 75 hästkrafters motor och plats för 16 personer, en med fyrcylindrig 45 hästkrafters motor och plats för 14 personer, samt två med 4-cylindrig 45 hästkrafters motor och plats för 11 personer; de två sistnämnda vagnarna användes huvudsakligen för den inre linjen till Anttis, där resandefrekvensen vore mindre.

Diligenserna på båda linjerna stode i anslutning till de postförande middags-tågen till och från Övertorneå.

Statens järnvägar hade numera anordnat direkt tågförbindelse även under vintertidtabellens tillämpning å sträckan Karungi—Haparanda i anslutning till middagståget från Övertorneå, vilket icke var förhållandet föregående vinter. Förhandlingar påginge med statens järnvägar om införande av genomgående biljetter med diligens och tåg mellan å ena sidan Haparanda järnvägsstation och å andra sidan Pajala och de större byarna mellan Pajala och Övertorneå. Generalpoststyrelsen antog sig kunna förutsätta, att överenskommelse i detta avseende inom kort kunde träffas. Därefter torde större erfarenhet kunna vinnas rörande storleken av ifrågasvarande genomgångstrafik.

Skulle statsmakterna besluta anläggande av järnväg från Övertorneå norrut, syntes det enligt generalpoststyrelsens åsikt lämpligast, att den nuvarande postdiligenstrafiken bibehölls, då därigenom resandetrafiken torde, åtminstone tills vidare, vara tillfredsställande tillgodosedd. Givetvis kunde, om förhållandena därtill skulle giva anledning, postdiligensernas turer ökas på hela sträckan eller del därav. På grund därav att postdiligenserna ombesörjde snöplogningen kunde vägarna även vintertid befaras med enskilda tillhöriga lastautomobiler, vilka tills vidare torde kunna fullt tillgodose godstrafikens behov. Något vidare kapitalutlägg av staten skulle då icke vara erforderligt och utgifterna för kommunikationernas förbättrande i ifrågasvarande trakter bliva jämförelsevis obetydliga.

Om järnvägsanläggningen däremot icke komme till stånd, bleve givetvis den

av järnvägsstyrelsen föreslagna automobiltrafiken med genomgående taxebekräkning såväl för resande som gods till fördel för ifrågavarande trakter. Med avseende å godstrafiken ville styrelsen dock framhålla, att rätt så skarp konkurrens med nya linjer från enskilda företagens sida torde vara att förutse. Särskilt gällde detta sommartid, då automobilernas aktionsradie vore större och alltså direkt godskörning med bilar från Haparanda, Luleå med flera ställen torde vara att räkna med.

*Departementschefen* har i ärendet anfört bland annat följande:

»Att befrämja svensk odling och bebyggelse i ifrågavarande nordliga gränstrakter är alltså en angelägen nationell uppgift, och detta har också vid skilda tillfällen framhållits, icke minst inom riksdagen. Med hänsyn härtill och då utredning rörande den övre Tornedalens kommunikationsspörsmål numera verkstälts, synes tiden vara inne att förelägga riksdagen förslag till frågans lösning.

Beträffande det sätt, varpå detta lämpligen bör ske, hava två alternativa förslag framkommit, nämligen antingen anläggning av järnväg mellan Övertorneå och Pajala eller också anordnande av en automobillinje för person- och godsbefordran mellan dessa orter. Utredningen har givit vid handen, att en järnväg skulle medföra ett kapitalutlägg av 11,400,000 kronor och en automobillinje omkring 600,000 kronor. Driften å bägge dessa slag av kommunikationsdelar beräknas komma att medföra underskott, och skulle driftförlusten och den totala förlusten (driftförlust jämte beräknad ränta å anläggningskapitalet) årligen komma att uppgå till omkring nedanstående belopp:

T r a f i k m e d e l	Driftförlust kronor	Total förlust kronor
<i>Järnväg:</i>		
a) med ett tågpar dagligen . . . . .	270,000	840,000
b) med två tågpar dagligen <sup>15/5</sup> — <sup>14/9</sup> och 4 dagar i veckan <sup>15/9</sup> — <sup>14/5</sup>	350,000	920,000
c) med två tågpar dagligen hela året . . . . .	380,000	950,000
<i>Automobillinje:</i>		
a) med ett omnibuspar dagligen . . . . .	168,000	198,000
b) med två omnibuspar dagligen <sup>15/5</sup> — <sup>14/9</sup> och 4 dagar i veckan <sup>15/9</sup> — <sup>14/5</sup>	183,000	213,000

En jämförelse mellan de två alternativen giver sålunda vid handen, att anordnandet av en automobillinje skulle kräva endast en ringa bräkdal av kostnaden för anläggning av en järnväg, samtidigt som den årliga driftförlusten för automobillinjen bleve vida mindre än för järnvägen. Vid nu angivna förhållanden synes det mig icke vara ekonomiskt försvarligt att icke, åtminstone tills vidare, för tillgodoseende av det föreliggande kommunikationsbehovet i övre Tornedalen välja det minst förlustbringande alternativet, nämligen inrättandet av en automobillinje för regelbunden person- och godsbefordran mellan Övertorneå och Pajala. Anordnad på sätt järnvägsstyrelsen ifrågasatt i samtrafik med och med samma taxor som för statens järnvägar torde en sådan automobillinje under nuvarande förhållanden ock kunna sägas motsvara skäliga anspråk på förbättrade kommunikationer i dessa trakter, och värdefulla erfarenheter synas vara att hämta från ett dylikt försök att tillfredsställa det föreliggande kommunikationsbehovet. Givetvis bör ifrågavarande automobiltrafik icke igångsättas med mera rörlig materiel än som med hänsyn till den sannolika trafiken kan anses erforderlig, och synes, där så lämpligen kan ske, samarbete böra anordnas med postverket, som nu bedriver automobiltrafik för

person- och posttransport i dessa trakter och vars erfarenheter härutinnan kunna vara av nytta för statens järnvägar. Skulle erfarenheten giva vid handen, att kommunikationsbehovet i övre Tornedalen icke kan nöjaktigt tillgodoses genom automobillinjen, torde frågan om anläggande av järnväg få tagas under förnyat övervägande.

Med hänsyn till vad sålunda anförts anser jag mig böra förorda, att en automobillinje inrättas mellan Övertorneå och Pajala i huvudsaklig överensstämmelse med järnvägsstyrelsens förslag. Det för förslaget genomförande erforderliga kapitalbeloppet, 600,000 kronor, torde kunna fördelas på två budgetår, så att för budgetåret 1929/1930 skulle avses ett belopp av 300,000 kronor. På sätt chefen för finansdepartementet kommer att senare denna dag angiva torde berörda anslag i likhet med vad som skett sedan några år tillbaka beträffande anslagen till inlandsbanan och statsbanan Hällnäs—Stensele böra utgå av andra statsinkomster än lånemedel.»

*Utskottets  
yttrande.*

Ifrågavarande automobillinje, anordnad, på sätt järnvägsstyrelsen tänkt sig, i samtrafik med statens järnvägar och med tillämpning av dess taxor, torde, såsom departementschefen framhållit, under nuvarande förhållanden kunna sägas motsvara skäliga anspråk på förbättrade kommunikationer i dessa trakter. Genom ett antagande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag skulle ock vinnas en högst avsevärd kapitalbesparing i förhållande till motsvarande utlägg för en järnvägsanläggning.

Om än utskottet av sålunda angivna skäl funnit det nu framlagda förslaget vara av beskaffenhet att böra godtagas, har utskottet dock ej kunnat undgå att uppmärksamma de betydande uppoffringar för staten även en sådan lösning av ortens kommunikationsfråga skulle innebära. Ensamt för inköp av rullande materiel har räknats med en engångskostnad av cirka 350,000 kronor. Utskottet vill för sin del ifrågasätta, huruvida ej åtminstone till en början och i avvaktan på vidare erfarenheter om trafikens storlek vagnparken skulle kunna tilltagas något mindre än järnvägsstyrelsen i sina kalkyler utgått ifrån; detta gäller särskilt de planerade inköpen av lastautomobiler. Överhuvud lär framstå som angeläget att vid den nya automobillinjens organisation iakttagas de begränsningar, som äro förenliga med dess egenskap av en permanent trafikled, avsedd för befordran av såväl resande som gods.

Av vad utskottet sålunda anfört framgår, att utskottet ej funnit sig kunna tillstyrka de yrkanden, som motionsvis framstälts om att riksdagen med avslag å Kungl. Maj:ts förevarande förslag måtte anvisa medel för en järnvägs påbörjande.

I den av herr Asplund väckta motionen har framförts tanken på anordnande av en statlig automobillinje mellan Övertorneå och Kiruna över Korpilombolo — Tärenö—Anttis och Vittangi. Utskottet finner de i motionen anförda synpunkterna beaktansvärda och behjartar därvarande befolknings svårigheter, i all synnerhet i den mån dessa kunna härledas från den nödtvungna hämning i utvecklingen, som den delvis under statens medverkan genomförda koncentrationen av gruvdriften till malmfälten vid Riksgränsbanan kan hava medfört. Såsom generalpoststyrelsen i ärendet framhållit, torde, vid ordnande av automobiltrafik i enlighet med föreliggande förslag, det böra prövas, huruvida ej post-

diligenser, som bliva övertaliga vid indragning av linjen Övertorneå—Pello—Pajala, borde insättas i trafik mellan Pajala och Kiruna. Då alltså motionärens önskemål synas komma i beaktande, har utskottet ansett sig ej böra i förevarande ordning förorda åtgärd i motionens syfte.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

a) att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag och med avslag å de av herr Bergqvist m. fl. och herr Hage m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 67 och II: 109) må för *anordnande av automobilinje mellan Övertorneå och Pajala* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor; samt

b) att herr Asplunds förberörda motion (I: 128) ej må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

### Statens vattenfallsverk.

25:o) Kungl. Maj:t har (punkt 24) föreslagit riksdagen att för bestridande av kostnader i samband med domstolsbehandling av frågan om Vänerens reglering för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

**Kostnader i samband med Vänerens reglering.**

[24.]

[24.] Sedan riksdagen för utförande av förberedande åtgärder för Vänerens reglering för åren 1918—1922, tiden 1 januari—30 juni 1923 samt budgetåret 1923/1924 anvisat tillhoppa 2,550,000 kronor, hava till bestridande av kostnader i samband med domstolsbehandling av frågan om Vänerens reglering för budgetåren 1924/1929 anvisats tillhoppa 1,000,000 kronor, därav för innevarande budgetår 300,000 kronor.

I sin framställning om anvisande av medel för budgetåret 1924/1925 till bestridande av ifrågavarande kostnader uppskattade vattenfallsstyrelsen kostnaderna för vattenmållets förande vid under- och överrätter till ungefär 800,000 kronor; och beräknade styrelsen domstolsbehandlingen i sin helhet komma att taga en tid av minst 6 å 8 år. I sin framställning om anvisande av medel för budgetåret 1928/1929 anförde emellertid vattenfallsstyrelsen, att på grund av målets synnerligen omfattande och komplicerade beskaffenhet, de ytterligare utredningar, som föranletts av motparters invändningar, samt de utlåtanden från sakkunniga, som vattendomstolen måst inhämta, målets handläggning vid vattendomstolen blivit avsevärt mera tidsödande och kostsam än som vid avfattandet av vattenfallsstyrelsens skrivelse år 1924 kunnat antagas. Huru stora de slutliga kostnaderna komme att bliva vore givetvis svårt att beräkna, men erforderliga sakkunnigutredningar samt vattendomstolens syner och undersökningar väntades i huvudsak avslutade till den 1 juli 1929. Kostnaderna för vattenmållets handläggning vid vattendomstolen därefter torde bliva av mindre storhetsordning, och beräknade styrelsen, att kostnaderna i

högre instanser, om vattendomstolens beslut bleve överklagat, icke komme att stiga till några betydande belopp.

*Vattenfallsstyrelsen* har i skrivelse den 10 oktober 1928 hemställt om anslag för ifrågavarande ändamål för budgetåret 1929/1930 till belopp av 100,000 kronor.

*Departementschefen* har anfört, att enligt vad som inhämtats målet alltjämt handlägges vid vattendomstolen, och torde synas och undersökningar komma att pågå åtminstone under hela 1929. Vattendomstolens dom väntades icke förrän 1931.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må för bestridande av *kostnader i samband med domstolsbehandling av frågan om Vänerns reglering* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

Veckoreglering av Göta älv.

[25.]

26:o) Kungl. Maj:t har (punkt 25) föreslagit riksdagen att för anordningar för veckoreglering av Göta älv för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 1,800,000 kronor.

Ifrågavarande av 1928 års riksdag beslutade arbeten omfatta i huvudsak uppsprängning av en ny avloppskanal vid Vänerns inlopp i Göta älv samt anläggning av en damm över älven. Kostnaderna härför hava beräknats till 5,000,000 kronor.

Under erinran att vid anvisande av anslag för ändamålet för innevarande budgetår, 1,400,000 kronor, förutsattes, att återstående anslagsbelopp, 3,600,000 kronor skulle lika fördelas å därpå följande två budgetår, får utskottet hemställa,

att riksdagen må för anordningar för *veckoreglering av Göta älv* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 1,800,000 kronor.

Utvidgning av ångkraftstationen i Västerås.

[26.]

27:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 26) och under erinran att det nu äskade anslaget, 400,000 kronor, utgör återstoden av det såsom erforderligt beräknade kostnadsbeloppet för ifrågavarande anläggning 1,000,000 kronor, får utskottet hemställa,

att riksdagen må för *utvidgning av ångkraftstationen i Västerås* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 400,000.

Kraftstation vid Sillre.

[27.]

28:o) Kungl. Maj:t har (punkt 27) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlätas i ämnet, för utförande av anläggning för krafttillskott till Norrforsens kraftverk för budgetåret 1929/1930 beräkna ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en den 8 februari 1929 till riksdagen avlåten proposition, nr 76, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag föreslagit riksdagen

*dels* besluta, att, för beredande av krafttillskott till Norrforsens kraftverk, en statens kraftstation skall anläggas vid Sillre för en beräknad kostnad av 2,250,000 kronor; *dels* för påbörjande av nämnda kraftstation för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 300,000 kronor; *dels ock* minska den i statsverkspropositionen upptagna inkomstiteln »Övriga lånemedel» med 200,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sistnämnda statsrådsprotokoll.

*Departementschefen* har för egen del i ärendet anfört bland annat följande:

»Såsom av den inledningsvis lämnade redogörelsen framgår, hava möjligheterna att finna avsättning för den elektriska energien från Norrforsens kraftverk överträffat de härutinnan från början ställda förväntningarna. Jämlikt beslut av 1925 års riksdag skulle kraftstationen utvidgas till att avse en normal effekt av 15,000 kW. I själva verket har dock leveransförmågan kommit att ej oväsentligt överstiga detta belopp och när nu i genomsnitt 20,000 kW samt under gynnsamma förhållanden upp till 23,000 kW. Kraftverkets kontrakterade leveransskyldighet uppgår emellertid för närvarande till 17,665 kW; läggas härtill kraftförbrukningen för verkets egen räkning, vissa gratisleveranser och, framför allt, förlusterna i överföringsnätet, uppgår den redan disponerade effekten till 19,385 kW. Trots att man kunnat utvinna betydligt större effekt än beräknat, är leveransförmågan sålunda redan i stort sett utnyttjad, åtminstone vad beträffar den regelbundet tillgängliga kraften.

Vattenfallsstyrelsen har ansett ett årligt krafttillskott av omkring 1,000 kW erforderligt. Härvid har styrelsen likväl endast räknat med den normala årliga tillväxten av energibehov inom de nuvarande avnämargrupperna — huvudsakligen ortens standardindustrier, trämasse- och sågverksföretagen — samt uppskattat ökningen till allenast 5 procent av den nuvarande avsättningen. För att möjliggöra ett utnyttjande av de oregelmässiga kraftöverskotten och för att kraftverket skall kunna tillmötesgå rimliga anspråk på ökat kraftuttag under de närmaste åren, måste tydligen åtgärder vidtagas för åstadkommande av kompletteringskraft.

I första hand torde man, såsom ock vattenfallsstyrelsen anser, böra söka bereda det erforderliga krafttillskottet genom avtal om leverans av tillgänglig överskottsenergi från de enskilda kraftverken i trakten. Enligt vad styrelsen meddelat hava emellertid de hittills förda underhandlingarna härom givit vid handen, att svårigheter föreligga att på denna väg till godtagbart pris försäkra sig om större mängder prima kraft för längre tid framåt. Det torde därför omsider bliva ofrånkomligt att tillgodose kraftbehovet genom en nyanläggning.

Det av vattenfallsstyrelsen framförda förslaget att för sådant ändamål utbygga Sillreån förefaller ur flera synpunkter lämpligt. Genom den vid Sillreån förekommande kombinationen av sällsynt goda dämmnings- och magasinmöjligheter med en osedvanligt stor fallhöjd på kort sträcka, kan här för rimlig kostnad erhållas en anläggning, som *dels* medgiver uttagande — under visser-

ligen tämligen korta tidsperioder — av betydande och lätt reglerbara kraftbelopp för mötande av toppbelastningarna, *dels* kan användas som reservstation för tillgodoseende av de viktigaste kraftbehoven under tider, då vattentillgången i de övriga älvarna är ringa. En dylik anläggning lämpar sig givetvis särskilt väl såsom komplement till en större kraftstation. Anläggningens möjligheter i förevarande avseenden komma att ytterligare ökas genom den av vattenfallsstyrelsen planerade anordningen med ett av tillfällig överskottskraft från huvudstationen drivet pumpverk för återfyllning av vattenmagasinet.

Även med hänsyn till sin belägenhet är Sillrefallet lämpligt som komplement till Norrforsverket. Krafttillskottet kommer nämligen att sättas in i den del av distributionsnätet från Norrforsen — Ådalslinjen — som förmedlar den övervägande delen av kraftavsättningen (9,920 kW), och där samtidigt energiförlusterna på grund av det långa överföringsavståndet äro förhållandevis störst (omkring 1,360 kW).

En utbyggnad av Sillrefallet kan på intet sätt anses föregripa frågan om utnyttjande av de närbelägna stora fallen i Indalsälven, Stadsforsen och Österåsforsen; Sillrestationen kommer icke heller att vid ett framtida utbyggande av dessa fall bliva överflödig utan kommer då snarare att vinna i värde såsom reservkraftverk.

Vad angår rättsförhållandena beträffande Sillreån, så har staten redan år 1919 förvärvat vissa andelar i vattenrätten. Genom tidigare denna dag fattat beslut har Kungl. Maj:t på av vattenfallsstyrelsen i skrivelse den 21 nästlidna januari gjord framställning lämnat ett före den 14 innevarande månad erforderligt godkännande av köpeavtal, varigenom ytterligare vattenrättsandelar förvärvats åt kronan. Staten är härigenom numera ägare till den vattenrätt i Sillreån samt därmed sammanhängande vattendrag, som belöper å 55 <sup>217</sup>/<sub>320</sub> av Sillre bys 116 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> mål och 33 <sup>60</sup>/<sub>64</sub> av Dacke bys 36 mål, samt har därmed erhållit önskvärd majoritet i fallet. Avtal om inköp av ytterligare några andelar äro under förberedelse.

Kostnaderna för den föreslagna kraftanläggningen hava av vattenfallsstyrelsen beräknats till 2,250,000 kronor, motsvarande, om därtill lägges fallvärdet, en årskostnad av 50 kronor per kW, vilket pris synes förhållandevis lågt.

Om än det erforderliga krafttillskottet till Norrforsens station kan komma att för den närmaste tiden tillgodoses genom leveransavtal med andra kraftverksanläggningar, varom underhandlingar för närvarande pågå, synes emellertid förtänksamheten bjuda, att man, såsom vattenfallsstyrelsen föreslagit, redan nu igångsätter arbetet å en reservstation i Sillreån för att därmed bereda möjlighet att på ett mera bestående sätt tillgodose det växande kraftbehovet i Norrforsområdet. Härigenom kan också byggnadsperioden utsträckas över en längre tid, än eljest bleve fallet, och det erforderliga anslaget på samma sätt fördelas å flera budgetår. Medel torde alltså böra för nästkommande budgetår ställas till förfogande för påbörjande av vissa tidsödande förberedande arbeten. Med hänsyn till den tidsutdräkt, som domstolsbehandlingen medför, och då de första arbetena icke draga någon större kostnad, har vattenfallsstyrelsen numera ansett anslagsbehovet kunna nedsättas från i riksstatsförslaget beräknade 500,000 kronor till 300,000 kronor. Detta minskade anslagsbehov torde böra föranleda motsvarande jämkning å riksstatsförslagets inkomstsida.»

*Utskottets  
yttrande.*

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag får utskottet, som framdeles under riksdagen kommer att avgiva yttrande rörande Kungl. Maj:ts förslag om sänkning av inkomstiteln »Övriga lånemedel», nu hemställa,



att riksdagen må

a) besluta, att, för beredande av krafttillskott till Norrfor-  
sens kraftverk, en statens kraftstation skall anläggas vid  
Sillre för en beräknad kostnad av 2,250,000 kronor;

b) för påbörjande av nämnda kraftstation för budgetåret  
1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

29:o) I en till riksdagen den 25 januari 1929 avlåten proposition, nr 32, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att för påbörjande av arbetena med en andra tilloppstunnel vid Porjus kraftstation må användas ett belopp av högst 250,000 kronor av reservationer å de av riksdagen å riksstaten för år 1921 och å tilläggsstat för år 1920 anvisade reservationsanslagen om tillhoppa 17,500,000 kronor till uppförande av bostadshus för tjänstemän vid postverket, telegrafverket samt statens järnvägar och vattenfallsverk.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till nyssnämnda statsrådsprotokoll.

Förevarande förslag avser påbörjandet av utsprängning av en ny tilloppstunnel vid Porjus kraftstation för en beräknad totalkostnad av 1 miljon kronor, varigenom man utan nya maskininstallationer eller regleringsåtgärder skulle vinna en ökad kraftproduktion av omkring 2,400 kW. Under budgetåret 1929/1930 beräknas arbetena komma att draga en kostnad av 250,000 kronor.

Statens arbetslöshetskommission har i yttrande den 23 november 1928 över en av vattenfallsstyrelsen i ämnet gjord framställning, med hänvisning till arbetslöshetens omfattning i Norrbottens län, tillstyrkt arbetets utförande.

Departementschefen har för egen del, under framhållande av behovet av vissa utvidgningsåtgärder vid Porjus kraftstation, vidare anfört följande:

»Med hänsyn till nu angivna omständigheter och då efter färdigställande under år 1929 av vissa hittills pågående smärre arbeten vid Porjus kraftstation ett ej ringa antal arbetare skulle stå utan arbete, synes förtänksamheten bjuda att nu igångsätta och på sätt vattenfallsstyrelsen avsett i långsam takt bedriva sådana arbeten vid kraftstationen, som i och för sig medföra höjning av leveransförmågan och i varje fall måste utföras vid en framtida utökning av maskininstallationen. Jag anser mig därför böra förorda, att arbetena med den nya tilloppstunneln, vilka, bedrivna på ovan angivet sätt, icke skulle komma att draga högre kostnad än omkring en miljon kronor, komma till utförande. Då de av dessa arbeten, som vore avsedda att i första hand utföras, sålunda jämväl skulle tjäna till att motverka arbetslösheten i Porjus, torde, såsom jag i statsverkspropositionen redan antytt, det av vattenfallsstyrelsen för budgetåret 1929/1930 äskade beloppet, 250,000 kronor, icke behöva anvisas såsom anslag å riksstaten utan kunna utgå av vid utgången av innevarande budgetår befintliga reservationer till samma belopp å bostadsanslagen. Ehuru dessa anslag jämlikt medgivande av riksdagen få enligt Kungl. Maj:ts bestämmande användas till nödhjulsarbeten vid kommunikationsverken, torde, då för fort-

En andra  
tillopps-  
tunnel vid  
Porjus  
kraft-  
station.

sättande av ifrågavarande arbeten komma att erfordras anslag å riksstaten, frågan om företagens utförande redan nu böra underställas riksdagen.»

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

att riksdagen må medgiva, att för påbörjande av arbetena med en andra tilloppstunnel vid Porjus kraftstation må användas ett belopp av högst 250,000 kronor av reservationer å de av riksdagen å riksstaten för år 1921 och å tilläggsstat för år 1920 anvisade reservationsanslagen om tillhoppa 17,500,000 kronor till uppförande av bostadshus för tjänstemän vid postverket, telegrafverket samt statens järnvägar och vattenfallsverk.

Kraftledning från Gällivare för elektrifiering av vissa delar av Norrbottens län.

30:o Kungl. Maj:t har (punkt 28) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlätas i ämnet, för utförande av en kraftledning från Gällivare för elektrifiering av vissa delar av Norrbottens län för budgetåret 1929/1930 beräkna ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

[28.]

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 8 februari 1929 avlåten proposition, nr 79, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att för utförande av en kraftledning från Gällivare för elektrifiering av vissa delar av Norrbottens län för budgetåret 1929/1930 under utgifter för kapitalökning anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor, allt att utgå av andra statsinkomster än lånemedel.

Beträffande utredningen i ärendet för utskottet hänvisa till sistnämnda statsrådsprotokoll.

Kungl. Maj:ts förevarande proposition är grundad på ett av länsstyrelsen i Norrbottens län i skrivelse den 26 maj 1928 framlagt förslag. I nämnda skrivelse har *länsstyrelsen* beträffande den särställning, som Gällivare, Tärenö, Korpilombolo, Junosuando och Pajala socknar intoge i fråga om möjligheterna att erhålla bygden elektrifierad, anfört bland annat följande:

Även inom dessa socknar hade man tidigt sökt att finna en lösning av belysnings- och kraftfrågan, närmast med tillhjälp av lokala vattenkraftkällor, och både länsstyrelsen samt länets elektricitetsförening lämnade sitt bistånd för undersökning av en del olika projekt. Till sist blev det emellertid klart, att det icke vore möjligt att med någon lokal kraftkälla finna en lösning, som tillfredsställde det nuvarande behovet och innebure möjligheter till utveckling och som låge inom den ekonomiska rimlighetens gräns. De, som ivrigast längtade efter det elektriska ljusets välsignelser, slog sig då tillsammans i mycket små lokala företag, som erhöilo kraft från en fotogenmotor eller dylikt (två sådana lokala företag funnes). De övriga fingo tills vidare resignera.

Emellertid ville icke länsstyrelsen uppgiva tanken. Det vore, enligt länsstyrelsens mening, knappast någon annan bygd i Sverige, där den elektriska kraftens spridning över bygden vore av så stor ekonomisk och folkpsykologisk betydelse. Vintern med sin kyla och sitt mörker utgjorde ju i dessa trakter ett

svårt hinder för många slag av mänsklig verksamhet, och den nödtvungna överksamheten födde lätt dädloshet och lojhet. Kylan kunde ju besegras inom huset, men en verklig seger över mörkret hade vunnits först genom det elektriska ljuset. I detta hade man en energispidare av den största betydelse, och det torde ej lida något tvivel om att den elektriska kraften skulle bliva en stor välsignelse både för den andliga och materiella utvecklingen i denna bygd. Och å andra sidan vore det påtagligt, att skulle denna bygd, kanske den nationellt ömtåligaste, som rymdes inom landets gränser, på grund av omständigheternas makt bliva utan den källa till andlig och materiell livaktighet, som låge i tillgången till elektrisk kraft för befolkningen, så skulle därav uppstå och vidmakthållas ett missnöje och missmod, som skulle verka nedslående och skadligt i många avseenden.

Under åren 1923—1924 inträffade en händelse, som gav planerna på den övre finnbygdens elektrifiering en kraftig stöt framåt. Då togo nämligen funderingarna på att lösa elektrifieringsfrågan för den stora Jukkasjärvi församlings landsbygd fast form. Initiativkraftiga män inom denna församling lyckades då i samarbete med länets elektricitetsförening förena ett stort antal byar inom församlingen och bilda Jukkasjärvi sockens belysningsförening u. p. a. och med denna förenings stadgar som grund hade sedermera detta företag lyckligen genomförts och allt sedan dess drivits.

Det återstod nu att lösa elektrifieringsproblemet för socknarna Gällivare, Korpilombolo, Tärendö, Junosuando och Pajala. De förut omnämnda förundersökningarna och kompletterande dylika i samråd med vattenfallsstyrelsen gävo vid handen, att den lämpligaste lösningen av detta problem vunnes genom att basera anläggningen på kraft från Perjus och framdraga en huvudledning genom Gällivare socken till lämplig punkt i Tärendö socken samt organisera elektrifieringen i två av varandra oberoende andelsföretag, ett omfattande Gällivare socken samt ett annat omslutande övriga fyra socknar.

Med ekonomiskt stöd av länsstyrelsen utarbetades nu av Norrbottens läns elektricitetsförening ett förslag till elektrifiering av ifrågasvarande fem socknar, organiserade i två företag, på den grundvalen, dels att staten skulle bekosta ovannämnda huvudledning, dels att de båda föreningarna skulle var för sig ekonomiskt grundläggas efter i huvudsak samma regler, som gällde i stadgarna för Jukkasjärvi sockens belysningsförening.

*Departementschefen* har för egen del i ärendet anfört bland annat följande:

»Enligt föreliggande förslag skulle den erforderliga huvudledningen från Gällivare, vilken beräknats draga en kostnad av 340,000 kronor, utbyggas och underhållas genom vattenfallsstyrelsens försorg. Kommerskollegium och lantbruksstyrelsen hava ifrågasatt, huruvida icke för nedbringande av statsverkets kostnader berörda huvudledning skulle kunna utföras på ett mindre kostsamt sätt än som föreslagits, samt med hänsyn härtill tillstyrkt ett anslag av högst 300,000 kronor för ändamålet. Detta spörsmål synes förtjänt av övertvägande, och torde utredning därom böra verkställas, innan medel till arbetets påbörjande ställas till vattenfallsstyrelsens förfogande. Då för ledningens utförande för nästkommande budgetår endast skulle äskas ett begynnelseanslag av 100,000 kronor, torde frågan om det ytterligare anslag, som för ledningens färdigställande kan bliva erforderligt, få underställas nästkommande års riksdag. Såsom redan i statsverkspropositionen förutsatts, skulle de för huvudledningen erforderliga kapitalökningsanslagen utgå av andra statsinkomster än lånemedel.

Vad beträffar statens medverkan till utförande av distributionsföreningarnas ledningsnät, har i sådant syfte hemställts om dels ett statsbidrag å 167,500 kronor utan återbetalningsskyldighet och dels ett lån å 376,000 kronor ur

kraftledningslånefonden. Något statsunderstöd utan återbetalningsskyldighet har för sådant ändamål icke förut lämnats. Med hänsyn emellertid till de särskilda omständigheter, som tala för ifrågavarande företags genomförande, och då detta bliver möjligt endast under förutsättning att det föreslagna statsbidraget lämnas, vill jag förorda att så sker. Med äskande av anslag för detta ändamål torde emellertid böra anstå till ett kommande budgetår. Vidkommande lånet från kraftledningslånefonden torde, såsom de i ärendet hörda ämbetsverken anfört, detsamma icke böra utlämnas under andra villkor än de för lån från nämnda fond föreskrivna. I fråga om avvägningen av beloppen av statsbidrag och lån vill jag redan nu framhålla, att med hänsyn till elektrifieringsföretagets räntabilitet någon minskning av understödsbeloppet och motsvarande höjning av lånebeloppet icke läser böra ifrågakomma.

Då staten i enlighet med vad nu förordats skulle så avsevärt bidraga till ifrågavarande elektrifieringsföretags genomförande, synes man böra fordra garanti för att företaget redan från början blir ekonomiskt säkerställt. Innan någon del av anslagsmedlen utbetalas, torde det därför böra visas, att de ifrågasatta föreningarna bildats och vederbörligen registrerats samt att bindande teckning skett för tillräckligt antal andelar. Vid föreningarnas bildande och taxors bestämmande torde, såsom kommerskollegium och lantbruksstyrelsen påpekat, samarbete med nämnda ämbetsverk böra äga rum.»

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

att riksdagen må för utförande av en *kraftledning från Gällivare för elektrifiering av vissa delar av Norrbottens län* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

**Distribu-  
tions-  
anlägg-  
ningar m. m.  
vid statens  
kraftverk.**

31:o) Kungl. Maj:t har (punkt 29) föreslagit riksdagen att för utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 2,300,000 kronor.

[29.]

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 80—82 av statsrådsprotokollet.

För utförande av distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk har för budgetåret 1928/1929 anvisats ett belopp av 1,000,000 kronor.

I skrivelse den 29 september 1928 har *vattenfallsstyrelsen* för ifrågavarande ändamål för budgetåret 1929/1930 äskat ett anslag å 3,000,000 kronor.

*Departementschefen* har, efter att hava lämnat en redogörelse för anslagsbehovet inom de olika kraftverken, vidare anfört bland annat följande:

»Av vad ovan anförts framgår, att för utförande av större distributionsanläggningar under budgetåren 1928/1930 skulle utgå ett belopp av sammanlagt 2,382,000 kronor. Återstoden av det belopp, 4,000,000 kronor, som vattenfallsstyrelsen anser behövt för nämnda två budgetår, eller 1,618,000 kronor, skulle enligt vattenfallsstyrelsens räkning erfordras för diverse mindre anläggningar, som ej för närvarande kunna förutses eller beträffande vilka ännu ej färdiga planer förefinnas.

Åtskilligt tyder på att behovet av elektrisk kraft är statt i ökning. Det är

alltså angeläget, att vattenfallsstyrelsen för att kunna tillgodose framträdande efterfrågan på kraft i rätt tid har tillräckliga anslagsmedel till sitt förflutande för utförande av erforderliga nyanläggnings- och kompletteringsarbeten. Även med beaktande av dessa synpunkter läser dock en nedsättning av det av vattenfallsstyrelsen för nästkommande budgetår äskade beloppet med 700,000 kronor vara möjlig.»

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 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 2,300,000 kronor.

32:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 30) hemställer utskottet,

att riksdagen må för *inköp av vattenfall och fastigheter samt utförande av nyanläggningar*, i den mån sådana åtgärder erfordras för ändamålsenlig utveckling av statens kraftverksrörelse och icke kunna utan synnerlig olägenhet uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut, för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor, att disponeras efter Kungl. Maj:ts prövning och avgörande.

**Inköp av vattenfall m. m. samt utförande av nyanläggningar.**  
[30.]

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

Stockholm den 8 mars 1929.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, J. L. Widell, O. Bergqvist, J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *C. A. Carlsson* i Gävle, *P. A. Dahl, N. J. M. Svensson* i Kompersmåla, *C. I. Asplund, J. G. Waller* och *P. A. Bergström*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *A. Wiklund* i Brattfors, *P. Nilsson* i Bonarp, *C. R. Jansson* i Falun, *S. Bengtsson* i Norup, *O. Olsson* i Kulenbergstorp, *L. J. Carlsson-Frosterud, P. M. Olsson* i Blädinge, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *B. F:son Holmgren, E. J. Wigforss* och *J. Olofsson* i Digernäs;

med undantag därav att i behandlingen av punkterna 24—32 deltagit

herr <i>O. A. Ernfors</i>	i st. f. herr <i>Widell</i>
» <i>D. Hansén</i>	» » » » <i>Carlsson</i> i Gävle
» <i>O. Andersson</i> i Höör	» » » » <i>Jansson</i> i Falun
» <i>A. Danielsson</i>	» » » » <i>Bengtsson</i> i Norup
» <i>P. C. Jonsson</i> i Eskilstuna	» » » » <i>Wigforss</i> .

### Reservationer:

vid *punkt 4* (motion rörande ny posthusbyggnad i Kramfors) av herrar *Nilsson* i Gränebo, *Nilsson* i Bonarp, *Bengtsson* i Norup, *Olsson* i Kullenbergs-torp och *Holmgren*, vilka ansett, att utskottet bort hemställa om avslag å den i ämnet väckta motionen;

vid *punkt 24* (automobillinje mellan Övertorneå och Pajala)

1) av herrar *Bergqvist* och *Hansén*, vilka ansett, att utskottet bort hemställa,

»att riksdagen må med avslag å Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till de av herrar *Bergqvist* m. fl. och *Hage* m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 67 och II: 109) besluta, att järnväg skall anläggas mellan Övertorneå och Pajala, samt för påbörjande av arbetet härmed för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor»;

2) av herr *Asplund*, som ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Ifrågavarande automobillinje — — — — — en järnvägsanläggning.

I den av herr *Asplund* väckta motionen — — — — — åtgärd i motionens syfte.

Ehuru utskottet sålunda ej funnit sig kunna tillstyrka de yrkanden, som motionsvis framställts om att riksdagen med avslag å Kungl. Maj:ts förslag måtte anvisa medel för en järnvägs påbörjande mellan Övertorneå och Pajala, vill dock utskottet här uttala sin förväntan, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbeta och för riksdagen framlägga förslag till en sådan järnvägsanläggning, så snart det visat sig, att den nu tillstyrkta automobillinjen icke längre kan nöjaktigt tillgodose det ökade trafikbehovet. Skulle det förslag till anordnande av gruvdrift vid det 25 km. nordväst om Pajala belägna, staten tillhöriga **Kaunisvaara järnmalmsfält**, som framställts i den av herr *Enhörning* väckta motionen (I: 72), varöver utskottet framdeles kommer att avgiva yttrande, visa sig vara genomförbart och ekonomiskt fördelaktigt, synes en järnväg från Övertorneå till Pajala och nämnda malmfält vara ofrånkomlig.

Utskottet vill slutligen erinra, att frågan om lämplig uthamn för Haparanda och därmed för hela Tornedalen, till vars utredning 1928 års riksdag beviljat medel, är av synnerligen stor betydelse för ordnandet av kommunikationerna

inom denna gränsbygd och borde med det snaraste finna sin lösning alldeles oberoende av den tidpunkt, vid vilken järnvägens fortsättande från Övertorneå norrut kan komma att påbörjas.

Under återopandande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

a) att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag och i anledning av den av herr Asplund väckta motionen (I: 128) må för anordnande av automobillinje mellan Övertorneå och Pajala m. m. för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor; samt

b) att herr Asplunds förberörda motion ävensom de av herr Bergqvist m. fl. och herr Hage m. fl. väckta motionerna (I: 67 och II: 109), i den mån de ej blivit besvarade genom vad utskottet här ovan anført, ej må till någon riksdagens åtgärd föranleda»;

3) av herrar *Svensson* i Kompersmålå, *Ernfors*, *Anderson* i Råstock, *Carlson-Frosterud*, *Olsson* i Blädinge och *Törnkvist* i Karlskrona, vilka ansett, att utskottets motivering bort hava följande lydelse:

»Som skäl för ett bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag om inrättande genom statens järnvägars försorg av en fast automobillinje Övertorneå—Pajala kan tvivelsutan återopas den högst avsevärda besparing i fråga om utlagt engångskapital, som en dylik lösning skulle innebära i jämförelse med en järnvägsanläggning.

Även anordnandet av en automobillinje av den beskaffenhet, som här av järnvägsstyrelsen och departementschefen avses, kräver dock en icke obetydlig engångskostnad. Ensamt för inköp av vagnpark (4 personomnibussar, 8 lastautomobiler, paketautomobiler samt släpvagnar) jämte erforderliga tillbehör har järnvägsstyrelsen räknat med en utgift av över 350,000 kronor. Anläggningen av trafikplatser jämte garagebyggnader och andra fasta anordningar för trafiken skulle draga en kostnad av i runt tal 250,000 kronor. Härtill komme de vid en dylik tung trafik ej oväsentligt ökade kostnaderna för den nära 12 mil långa vägens förstärkning och underhåll. Ensamt för snöskyddsanordningar har räknats med ett engångsutlägg av 100,000 kronor.

Driftförlusterna å en på detta sätt anordnad billinje beräknas uppgå till icke mindre än 150,000—200,000 kronor för år, vilka förluster ytterligare stegras i mån av trafikens utveckling. Rörande täckningen av det sålunda beräknade högst betydande årliga driftunderskottet finnes ingen utredning i propositionen förebragt i vidare mån, än att järnvägsstyrelsen för sin del förutsatt täckningsberedande av allmänna medel.

Trots dessa betydande uppoffringar såväl i engångskapital som framför allt i årliga driftkostnader, skulle dock med all sannolikhet ej uppnås en lösning av ortens trafikfråga, varmed befolkningen bleve tillfredsställd. Detta har starkt betonats i de väckta motionerna, vari framhållits en automobillinjes otillräcklighet för exploateringen av ortens skogs- och malmtillgångar samt överhuvud

svårigheterna för transport av tyngre gods med hänsyn bland annat till den omlastning från automobil till järnvägsvagn, som måste ske i Övertorneå.

Den tvekan mot ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag, som utskottet sålunda anser sig kunna hysa, förstärkes ytterligare av den alltjämt rådande oklarheten om möjligheterna att för en skälig kostnad åstadkomma en lämplig uthamn å den svenska sidan av Tornedalen. Såsom av 1928 års riksdag framhållits, äger sistnämnda fråga ett omedelbart sammanhang med spørsmålet om lämpligaste framtida ordnandet av kommunikationerna inom denna gränsbygd.

Utskottet har för sin del kommit till den uppfattningen, att något definitivt ståndpunkttagande till frågan om ordnandet av Tornedalens trafikfråga ej vid innevarande riksdag bör ske. I avvaktan på en mera definitiv lösning, grundad på ännu noggrannare bedömande av förefintliga exploateringsbara tillgångar ävensom på betydelsen av den kulturfrämjande faktor en järnväg för denna avlägsna gränsbygd utgör, anser sig utskottet emellertid böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag i något minskad omfattning. På detta sätt kunde vinnas en provisorisk lösning, varigenom den svåraste bristen på kommunikationer i denna avlägsna gränsbygd kunde avhjälpas.

I den av — — — — tillstyrka.

Under — — — — hemställa»;

4) av herr *Danielsson*.