

N:o 152.

Uppläst och godkänd hos Riksdagens Första Kammare den 17 maj 1905.
— — — — Riksdagens Andra Kammare den 18 — —

*Riksdagens skrifvelse till Konungen, angående beviljande af
ytterligare låneunderstöd för anläggning af järnväg från
Orsa till Sveg.*

(Statsutskottets utlåtande n:o 106.)

Till Konungen.

Uti en till Riksdagen den 10 mars 1905 aflåten proposition (n:o 103) har Eders Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen medgifva, att åt Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag måtte till fullbordande af den redan påbörjade järnvägsanläggningen mellan Orsa och Sveg kunna å det af Riksdagen enligt skrifvelse den 7 maj 1901 till låneunderstöd för enskilda järnvägar beviljade och till Eders Kungl. Maj:ts förfogande ställda extra anslag af 7,500,000 kronor anvisas ytterligare ett understödsbelopp af 2,200,000 kronor utan iakttagande af i statsrådsprotokollet omförmälda, i Riksdagens berörda skrifvelse stadgade villkor

Bih. till Riksd. Prot. 1905. 10 Saml. 1 Afd. 1 Band. 39 Häft. N:is (152—158). 1

och med förbehåll att, äfven därest från statsverkets sida påyrkades inlösning af järnvägen, innan 10 år förflutit från det någon del däraf öppnats för allmän trafik, staten skulle äga påfordra, att inlösningvärdet bestämdes af gode män, på sätt i den å ifrågavarande järnvägsanläggning meddelade koncessionen vore föreskrifvet, för den händelse inlösning skulle tidigare ifrågakomma.

Af hvad enligt statsrådsprotokollet förekommit i detta ärende har Riksdagen velat erinra om följande förhållanden.

Det för anläggning af järnväg från Orsa till Sveg ursprungligen uppgjorda kostnadsförslaget slutar på en summa af 4,436,000 kronor med rullande materiel och 3,700,000 kronor utan sådan materiel. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i utlåtande af den 18 februari 1901 på anförda skäl förklarar sig icke hålla för osannolikt, att järnvägen skulle kunna fullbordas för det sålunda beräknade kostnadsbeloppet, har Eders Kungl. Maj:t den 15 mars samma år fastställt berörda kostnadsberäkning, i hvad den afsåg järnvägens anläggning utan rullande materiel, samt för anläggningens utförande beviljat Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag ett statslån till den beräknade kostnadens halfva belopp eller 1,850,000 kronor. Sedan vidare hos Eders Kungl. Maj:t blifvit visadt, att i bolaget tecknats aktier till ett belopp af något mer än 1,900,000 kronor, har Eders Kungl. Maj:t den 27 september 1900 förklarar, att bolaget styrkt sig förfoga öfver ett kapital, som jämte statslånet vore fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande utan rullande materiel enligt den af Eders Kungl. Maj:t fastställda arbetsplanen och det gillade kostnadsförslaget. Af det beviljade statslånet har bolaget hittills utbekommit 1,233,000 kronor, och sammanlagdt har på järnvägsanläggningen nedlagts omkring 3,100,000 kronor, men för anläggningens fullbordande beräknas nu af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vara erforderligt ytterligare 2,700,000 kronor, hvilket belopp emellertid på af föredragande departementschefen anförda grunder ansetts böra höjas till omkring 2,886,000 kronor. Kostnaden för järnvägen utan rullande materiel antages sålunda nu komma att belöpa sig till omkring 6,000,000 kronor i stället för det i fastställda kostnadsförslaget beräknade 3,700,000 kronor.

Visserligen har i de nya kostnadsberäkningarna, såsom ock vid det redan utförda arbetet å banan skett, den från början bestämda maximitlutningen af 16: 1,000 nedbragts till 14: 1,000, hvarjämte minsta kurvradien ökats från 300 till 400 meter. Men den af lutningsförhållandenas förbättring föranledda kostnadsökningen torde, på sätt särskildt påpekats,

till det mesta motvägas af besparing i följd af den minskning i väglängden, som vid banans omstakning vunnits, och på det hela lärer det icke kunna bestridas, att den kostnadsberäkning, som lagts till grund för bestämmande af statslånets belopp, varit synnerligen otillförlitlig. Liknande förhållande har, om än ej i så hög grad som här är fallet, förekommit äfven med afseende å flera andra enskilda järnvägsanläggningar, för hvilkas utförande statslån under senare tiden beviljats. I dessa fall hafva emellertid vederbörande järnvägsbolag funnit utväg att, hufvudsakligen genom enskild upplåning, anskaffa medel till banans fullbordande. Men följderna häraf har mången gången gång blifvit, att företaget under en lång följd af år fått arbeta med stora ekonomiska svårigheter och icke kunnat fullgöra sina förbindelser till staten. I anledning af dessa förhållanden har Riksdagen ansett sig böra framhålla angelägenheten af att för framtiden större omsorg och noggrannhet af vederbörande ämbetsverk ägnas åt granskning af de kostnadsberäkningar, som i enlighet med Riksdagens föreskrifter beträffande den till Eders Kungl. Maj:ts disposition ställda lånefonden för enskilda järnvägsanläggningar skola läggas till grund såväl för bestämmande af det belopp, hvarmed i hvarje fall lån från fonden må kunna utgå, som ock vid pröfningen, huruvida ett jämte statslånet fullt tillräckligt enskildt kapital finnes att tillgå för anläggningens utförande.

Hvad angår den nu ifrågavarande järnvägen Orsa—Sveg, synes det knappast förefinnas någon utsikt, att densamma skall kunna fullbordas, därest icke staten träder emellan. Då emellertid banan nu står halffärdig, vore det enligt Riksdagens mening ytterst beklagligt, om företaget måste uppgifvas och det betydande kapital, som redan nedlagts därå, finge anses tillspillogifvet. Särskildt för de fattiga kommunerna i Härjedalen, hvilka ådragit sig betungande skulder för åstadkommande af denna för orten synnerligen viktiga förbindelseled, vore det mycket hårdt, om densamma icke skulle komma till stånd och de gjorda uppföringarna sålunda skulle blifva utan nytta. Med afseende å järnvägens betydelse för staten, har påvisats den fördel, som därigenom skulle beredas för tillgodogörande af afkastningen från Hamra kronopark. Hvad vidare angår frågan, huruvida Orsa—Svegbanan lämpligen skall kunna ingå såsom en länk i den tilltänkta inlandsbanan, synes denna fråga icke kunna med någon säkerhet bedömas, förrän närmare utredning och undersökning beträffande sistnämnda bana blifvit verkställd. Då emellertid inlandsbanan under alla förhållanden lärer komma att framgå öfver Sveg, bör otvifvelaktigt en

järnväg från denna ort till Orsa med dess redan befintliga järnvägsförbindelser både i sydlig och östlig riktning blifva till stort gagn såväl för den allmänna samfärdseln som ock för strategiska ändamål. Och af det yttrande, som chefen för generalstaben afgifvit i ärendet, framgår, att Orsa—Svegbanans byggnadssätt enligt den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen reviderade planen kan anses motsvara äfven de militära fordringarna, och synes vid detta förhållande tillräcklig anledning saknas att vid anläggning af banan tillämpa det betydligt dyrbarare byggnadssätt, som af järnvägsstyrelsen förordats.

Med afseende å ofvan angifna förhållanden och på grund af de skäl, som i öfrigt blifvit af departementschefen anförda, har Riksdagen ansett sig kunna medgifva, att för fullbordande af ifrågavarande järnväg ett ytterligare statslån å 2,200,000 kronor må beviljas Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag.

För att emellertid vinna erforderlig trygghet, att järnvägsföretaget verkligen skall komma till fullbordan utan att statens hjälp än mera behöfver anlitas, har Riksdagen ansett det böra såsom villkor för beviljande af berörda låneunderstöd föreskrifvas, att landsting, kommuner eller enskilda i afgifven förbindelse, som af Eders Kungl. Maj:t godkännes, utfästa sig att, i händelse de af statsmedel för järnvägsanläggningens utförande anvisade låneunderstöd jämte öfriga för bolaget tillgängliga medel skulle visa sig icke vara tillräckliga för järnvägsbyggnadens fullbordande, enligt plan, som af Eders Kungl. Maj:t fastställes, tillhandahålla bolaget för detta ändamål ytterligare erforderliga medel intill ett belopp af 250,000 kronor.

Det i propositionen intagna förbehåll i afseende å villkoren för statens rätt till inlösen af järnvägen har Riksdagen ansett jämväl vara af förhållandena påkalladt.

Riksdagen får alltså anmäla, att Riksdagen, i anledning af Eders Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition, medgifvit, att å det af Riksdagen enligt skrifvelse den 7 maj 1901 (n:o 74) till låneunderstöd för enskilda järnvägar beviljade och till Eders Kungl. Maj:ts förfogande ställda extra anslag af 7,500,000 kronor må, utan iakttagande af i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 10 mars 1905 omförmälda, i Riksdagens berörda skrifvelse stadgade villkor, åt Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag till fullbordande af den redan påbörjade järnvägsanläggningen mellan Orsa och Sveg kunna anvisas ytterligare ett låneunderstöd till belopp af 2,200,000 kronor, dock under villkor dels att landsting, kommuner eller

enskilda i afgifven förbindelse, som af Eders Kungl. Maj:t godkännes, utfäst sig att, i händelse de af statsmedel för järnvägsanläggningens utförande anvisade låneunderstöd jämte öfriga för bolaget tillgängliga medel skulle visa sig icke vara tillräckliga för järnvägsbyggnadens fullbordande enligt plan, som af Eders Kungl. Maj:t fastställes, tillhandahålla bolaget för detta ändamål ytterligare erforderliga medel intill ett belopp af 250,000 kronor, dels ock att, därest från statsverkets sida påyrkas inlösning af järnvägen, innan 10 år förflutit från det någon del däraf öppnats för allmän trafik, staten skall äga påfordra, att inlösningsvärdet bestämmes af gode män, på sätt i den å ifrågavarande järnvägsanläggning meddelade koncessionen är föreskrifvet, för den händelse inlösning skulle senare ifrågakomma.

Stockholm den 18 maj 1905.

Med undersätlig vördnad.
