

**N:o 230.**

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 1 juni 1907.  
— — — — Andra Kammaren — 1 — 1907.

*Riksdagens skrifvelse till Konungen i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan öfver Vagnhärads och Nyköping förbi Lunda till Norrköping.*

(Statsutskottets utlåtande n:o 147).

**Till Konungen.**

I en den 19 nästlidne april till Riksdagen aflåten proposition, n:o 160, har Eders Kungl. Maj:t, under återopande af propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen

att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan öfver Vagnhärads och Nyköping förbi Lunda till Norrköping för en beräknad kostnad af 13,300,000 kronor med rullande materiel; samt

att för påbörjandet af anläggningen för år 1908 anvisa ett belopp af 2,000,000 kronor, att utgå från riksgäldskontoret.

Behovvet af en järnväg med den sträckning, som i förevarande proposition angifvits, är enligt Riksdagens mening obestriddigt, och betydelsen af denna järnväg inskränker sig icke till fördelar för de orter, genom hvilka den komme att framdragas; anläggningen komme äfven att tillgodose statsintressen af ej ringa vikt. Den skulle åstadkomma en ej obetydlig genväg mellan Stockholm och de södra orterna, den skulle upptaga en del af den alltjämt växande trafiken på västra stambanan ofvanför Katrineholm och den skulle bringa statsbanenätet i direkt förbindelse med nya, ganska afsevärda trafikområden.

Den nu påpekade förkortningen af järnvägsförbindelsen mellan hufvudstaden, å ena, samt de södra delarna af landet och kontinenten, å andra sidan, komme att medföra tidsbesparing vid resor mellan de olika orterna, och för godstrafiken blefve den nya banan till ej ringa fördel genom den minskning i fraktkostnader, som den komme att bereda.

Trafiken å den del af västra stambanan, som sträcker sig från Stockholm till Katrineholm, har under senare tider fått en sådan omfattning, att för dess tillgodoseende särskilda åtgärder visat sig oundgängligen nödiga. För detta ändamål hafva redan å vissa sträckor i närheten af Stockholm utlagts dubbelspår, och sådana anordningar måste uppenbarligen inom den närmaste framtiden vidtagas äfven med afseende å öfriga delar af linjen Stockholm—Katrineholm, för så vidt icke erforderlig lättnad i trafiken kan på annat sätt beredas. En sådan lättnad skulle åstadkommas genom den nu föreslagna banan Järna—Norrköping. Härigenom kunde man åtminstone för en afsevärd tid framåt undgå kostnaden för utläggning af dubbelspår mellan Järna och Katrineholm, hvilken kostnad enligt från järnvägsstyrelsen lämnade upplysningar kan beräknas uppgå till omkring 6,400,000 kronor. Visserligen komme kostnaden för anläggning af den nya järnvägen att belöpa sig till ungefär dubbla beloppet. Men härvid är att märka, att, enligt hvad de verkställda statistiskt-ekonomiska utredningarna gifva vid handen, man har grundad anledning påräkna, att den nya banan redan från början skall gifva en inkomst, som icke blott betäcker kostnaderna för banans underhåll och trafikens drift, utan därjämte lämnar god ränta på anläggningskapitalet. Klokheten synes därför bjuda att hellre välja denna utväg än att nu anlägga ett dubbelspår, som ju ej kan tillföra statsbanan någon ny trafik.

Men för att den föreslagna järnvägen skall motsvara nu angifna ändamål, är det nödvändigt, att den bygges såsom statsbana. I motsatt fall torde man ej kunna undgå att åt enskilda bevilja den koncession å

banans anläggande, som sedan många år tillbaka varit begärd. Men därigenom skulle staten blifva utsatt för en konkurrens, hvilken med hänsyn till den kortare förbindelse, som den nya banan erbjuder, samt de därpå betingade billigare fraktkostnaderna komme att ogynnsamt inverka på det ekonomiska resultatet af angränsande statsbanedelars drift. För staten står visserligen den utvägen öppen att inlösa banan. Men då densamma, anlagd såsom enskild järnväg, säkerligen icke vare sig med afseende å öfverbyggnad eller i fråga om lutningsförhållanden och kurvor blifvit utförd i öfverensstämmelse med de fordringar, som måste ställas på en statsbana med denna sträckning, komme otvifvelaktigt i följd af de utgifter, som påkallas för banans ombyggnad och komplettering, statens kostnader för detta förvärf att ställa sig betydligt högre, än om banan från början blifvit af staten anlagd.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt och då den föreslagna järnvägen, såsom utgörande den genaste förbindelsen mellan hufvudstaden och landets södra delar, otvifvelaktigt komme att blifva hufvudleden för denna trafik, anser Riksdagen denna järnväg äga för det allmänna så stor betydelse, att dess byggande och trafikerande bör af staten omhändertagas.

Beträffande utförandet af ifrågavarande järnvägsanläggning ansluter sig Riksdagen fullständigt till den af föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet uttalade meningen, att i detta fall bestämda skäl tala för att entreprenadsystemet bör komma till användning vid banbyggnadsarbetena.

Med bifall till Eders Kungl. Maj:ts förevarande framställning har Riksdagen alltså, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 april 1907 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, beslutat anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping för en beräknad kostnad af 13,300,000 kronor med rullande materiel, samt till påbörjandet af anläggningen för år 1908 anvisat ett belopp af 2,000,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande af detta belopp kommer Riksdagen att frandeles anmäla sitt beslut.

Stockholm den 1 juni 1907.

Med undersåtlig vördnad.