

Nr 49.

Av herr **Rosén**, om anslag för anläggning av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby.

För anläggning av dubbelspår mellan Norrköping och Mjölby begäres i årets statsverksproposition, utgifter för kapitalökning, ett anslag av 7,400,000 kronor, varav 1,000,000 kronor för 1915. Enligt den till propositionen fogade kostnadsberäkningen avses av detta anslag 295,000 kronor till jordområdesanskaffning.

I järnvägsstyrelsens motivering framhålles att dubbelspårsanläggning erfordras för att den växande fjärrtrafiken skall kunna tillgodoses utan trafikrubbningar, »men även hänsynen till behövliga lokaltågs förläggande till lämpliga tider kräver anordnandet av dubbelspår».

Enligt mitt förmenande bör vederbörande landsting tillhandahålla den mark som erfordras. Fri jordupplåtelse kräves ju alltid beträffande järnvägsbyggnader i Norrland, och samma villkor uppställdes av 1913 års Riksdag vid beviljande av anslag till enklare vägar. Men även i södra delarna av landet förekommer det någon gång att samma villkor uppställes. Så inhämtas av samma proposition att järnvägsstyrelsen anser vissa förändringar och nybyggnader nödvändiga vid Tranås. Som villkor för deras utförande krävdes emellertid att Tranås samhälle skulle upplåta behövlig mark. Detta villkor godkändes, men å andra sidan uppställde samhället krav på ett par garantier, som styrelsen icke ville lämna. På denna grund har den såsom nödvändig betecknade nyanläggningen därstädes uppskjutits.

Liknande villkor bör av Riksdagen uppställas i fråga om dubbelspårsanläggningen Norrköping—Mjölby, vilken är avsedd att även tillgodose ortens behov av tågförbindelser på lämpliga tider. Företaget kan knappast sägas vara oundgängligen nödvändigt på grund av trafikens tillväxt. Sna-

rare torde kravet på dubbelspår hava påskyndats av den tågsammanstötning, som år 1912 inträffade vid Malmsläatts station på ifrågavarande bandel. De orter, som beröras av anläggningen, få emellertid stora förmåner av densamma, dels i ökade inkomster, dels genom bekvämare tågförbindelser.

Det invändes måhända att tiden icke medger landstinget att besluta i saken, alldenstund arbetet är avsett att igångsättas redan under innevarande år med ett för ändamålet anvisat förskott å 500,000 kronor. Departementschefen har emellertid i propositionen ifrågasatt ett års längre byggnadstid än järnvägsstyrelsen föreslagit under framhållande av att »allt för stora svårigheter för trafikens skötsel icke därav behöva befaras». Ett annat skäl, som av departementschefen anföres emot en forcering av detta banbygge, bör därtill framhållas i detta sammanhang. Det är statsrådets erinran om den samtidigt pågående banbyggnaden Järna—Norrköping. Genom ett påskyndande av dubbelspårsanläggningen till Mjölby kräves ökad materialanskaffning för arbetet och ökad anställning av befäl och arbetare, för vilka man sedermera vid en minskad järnvägsbyggnad saknar sysselsättning. Det har vid föregående banbyggen visat sig att ojämnheter i detta avseende vållat svårigheter.

Staten har med framdragandet av järnväg genom ifrågavarande bygder verksamt bidragit till jordvärdets stegring. Den mark, som nu erfordras för ytterligare förbättring av kommunikationerna, skulle staten i enlighet med det föreliggande förslaget förvärva, givetvis till det högre pris som staten genom sina åtgärder åstadkommit. Då jag icke kan finna att detta är rättvist, och då största möjliga sparsamhet med statens medel är av nöden, hemställes att Riksdagen måtte besluta

att anlägga ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby för en beräknad kostnad av sammanlagt 7,105,000 kronor, varav för 1915 anvisas ett belopp av 700,000 kronor, samt

att som villkor för anläggningens utförande kräves att vederbörande landsting tillhandahåller den jord som för densamma erfordras.

Stockholm 26 januari 1914.

Gustav Rosén.

I motionens syfte instämmer:

Åke Ingeström.
