

## Nr 49.

Ankom till riksdagens kansli den 31 mars 1916 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om anslag till anläggande av en statsbana från lämplig anknytningspunkt å norra stambanan invid Stockholm till Kapellskär m. m.*  
(4:e avd.)

I tvänne likalydande, till statsutskottet remitterade motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 38, av herr *A. Bellinder* m. fl. samt den andra inom andra kammaren, nr 72, av herr *E. Akerlund* m. fl. har föreslagits,

att riksdagen ville för sin del besluta, att en normalspårig statsbana skall anläggas från någon lämplig anknytningspunkt å norra stambanan invid Stockholm fram till Kapellskär i Rådmansö socken med bibana till Norrtälje och med tillhörande provisoriska kajer för sjöfartsförbindelsen och övriga härför erforderliga hamnanordningar vid Kapellskär,

att för järnvägsarbetets utförande skall i huvudsak lända till efterrättelse de utstakningsritningar och den plan, som år 1914 härför blivit av järnvägsstyrelsen upprättad med undantag dock för *dels* sträckan mellan stambanan och Angarn, *dels* den mellan Riala och Håtö å Rådmansö-viken fallande delen,

att genom förnyad utredning skall utrönas, om icke banan på förutnämnda sträcka bör framdragas från Angarn förbi Näsby direkt till Järva eller Tomteboda station å stambanan,

*Bihang till riksdagens protokoll 1916. 6 saml. 32 häft. (Nr 49.)*

att utredning bör verkställas, om banan på delen Riala—Håtö icke lämpligen kan framdragas från Riala norrut över sundet väster om Väsbysjön till sjön Limmarens södra strand och därifrån till Håtö,

att grenbanan från Limmaren till Norrtälje utföres i tillämpliga delar efter den plan, som legat till grund för den numera förfallna koncessionen å Kapellskärsbanans bibana Penningby—Norrtälje,

att utredning snarast bör ske om grenbanans fortsättning som statsbana norrut från Norrtälje till Vaddö,

att arbetet skall påbörjas, så snart erforderliga medel för detta ändamål äro anskaffade, samt med största skyndsamhet bedrivs,

att mark, tillräcklig jämväl för huvudbanans framtida utvidgning med ett dubbelspår, i vanlig ordning skall förvärvas,

att för ändamålet anvisas ett belopp av 12 miljoner kronor att utgå med 3 miljoner för år 1917, med rätt för Kungl. Maj:t att, så fort medel härför blivit tillgängliga, förskjuta vad som kan erfordras för arbetets påbörjande redan 1916.

Beträffande vad av motionärerna anförts till stöd för framställningen får utskottet hänvisa till motionerna.

I motioner vid 1914 års förra riksdag framlades förslag om anläggande av en statsbana från lämplig anknätningspunkt å norra stambanan till Kapellskär med bibana till Norrtälje m. m. På grund av riksdagsupplösningen kommo motionerna ifråga ej att behandlas vid samma riksdag. Vid årets senare riksdag förnyades framställningarna i ämnet. Efter därom av statsutskottet — till vilket motionerna remitterats — framställd begäran avgav järnvägsstyrelsen den 10 juli 1914 yttrande i ärendet (se bilaga till statsutskottets utlåtande vid 1914 års senare riksdag nr 78). Av berörda yttrande inhämtades, att järnvägsstyrelsen jämlikt bemyndigande av Kungl. Maj:t föranstaltat ej mindre undersökning och ekonomisk utredning av berörda järnvägsförslag än även undersökning angående utförande av ångfärjelägen med tillhörande anordningar i Kapellskär. Vid avgivandet av järnvägsstyrelsens ifrågavarande yttrande hade varken den ekonomiska utredningen eller undersökningen angående hamnanläggningarna ännu avslutats. På grund av den verkställda tekniska utredningen angående järnvägsprojekten angavs i yttrandet kostnaden för en statsbana Tureberg—Brottby—Riala—Kapellskär, vilken sträckning järnvägsstyrelsen ansåg sig böra förorda, till 9,360,000

kronor. För en bibana Penningby—Norrtälje beräknades en kostnad av omkring 1,000,000 kronor.

Vid det förhållandet att de av järnvägsstyrelsen igångsatta undersökningarna och utredningarna ännu ej slutförts ansåg sig statsutskottet ej böra ingå i närmare prövning av de ifrågavarande motionerna utan hemställde, att desamma icke måtte till någon riksdagens vidare åtgärd föranleda. Utskottets hemställan blev av riksdagen bifallen.

Enligt en från järnvägsstyrelsen till chefen för civildepartementet avgiven, utskottet delgiven promemoria har numera såväl undersökningen angående hamnanläggningarna vid Kapellskär som ock den ekonomiska utredningen angående järnvägsförslagen avslutats. Ett utdrag av denna promemoria, innehållande dels en sammanfattning av resultatet av dessa undersökningar, dels ock ett av järnvägsstyrelsen i ärendet gjort uttalande fogas såsom bilaga vid detta utlåtande.

Av berörda promemoria framgår, att kostnaderna för hamnanordningarna för slutliga byggnadsstadiet beräknats till 3,740,000 kronor. Vad den ekonomiska utredningen angår, utmynnar densamma i att Kapellskärsbanan, byggd och trafikerad såsom lokalbana, icke skulle täcka sina egna driftkostnader och än mindre lämna någon ränta å anläggningskapitalet.

Det är uppenbart, att för motionärerna det lokala trafikbehovets tillgodoseende genom anläggandet av en statsbana till Kapellskär blott varit av underordnat intresse, medan huvudsyftet för dem varit åstadkommandet av en förbättrad förbindelse med Finland och Ryssland samt anordnandet av en transitoled mellan dessa båda länder och England. Det är ock från denna huvudsynpunkt som förslaget enligt utskottets uppfattning bör bedömas.

För att anläggandet av en statsbana till Kapellskär skall anses äga berättigande, måste givetvis i första hand kunna påvisas, att en sådan järnväg skulle äga väsentlig betydelse för samfärdseln och särskilt varuutbytet mellan Sverige å ena sidan samt Finland och Ryssland å andra sidan. Undersökning i sådant avseende har vidtagits av de inom finansdepartementet tillkallade sakkunniga, vilka hava under utredning frågan om utveckling av sjöförbindelserna mellan Sverige och Ryssland. Enligt vad utskottet erfarit, komma dessa sakkunniga att inom kort avgiva sitt betänkande, vari till behandling upptagits olika alternativ för förbättrandet av förbindelserna i riktning mot Petrograd. Åtminstone ett av dessa alternativ lär förutsätta anläggning av stats-

bana till Kapellskär eller statsinköp av Nynäsbanan. Innan ifrågasvarande betänkande föreligger och blivit av vederbörande närmare granskat, synes något avgörande ej böra träffas i den nu föreliggande frågan.

För att Kapellskärsbanan skall kunna erhålla betydelse som transitolead, måste förbättrade sjöförbindelser med England åstadkommas. Jämväl i detta avseende pågå för närvarande utredningar, vilkas resultat ävenledes lärer böra avvaktas, innan beslut i järnvägsfrågan fattas.

Utskottet håller alltså före, att det av motionärerna framförda förslaget icke kan bedömas och lösas fristående utan måste betraktas och avgöras i samband med hela det stora problemet om ordnandet av vårt lands förbindelser såväl österut som västerut. Ett omedelbart beslut i enlighet med motionärernas yrkanden skulle givetvis komma att binda Kungl. Maj:ts och riksdagens handlingsfrihet samt hava till följd utgifter, som ej nu kunna överblickas. Någon betänklighet mot ett uppskov med beslut i frågan har syntts utskottet så mycket mindre förefinnas, som, enligt vad den omhandlade promemorian från järnvägsstyrelsen ger vid handen, järnvägen till Kapellskär lärer kunna fullbordas på samma tid, som kräves för utförande av de därstädes för genomgångstrafikens ombesörjande erforderliga hamnanläggningarna.

Utskottet får alltså hemställa,

att ifrågasvarande motioner icke må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 31 mars 1916.

På statsutskottets vägnar:

CARL SWARTZ.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar C. J. G. Swartz, S. H. Kvarnzelius, O. Jonsson, H. F. Lamm, G. M. H. Ekelund, C. G. Ekman, A. C. Lindblad, O. Bergqvist, A. Pers och I. E. G. Svensson samt

från andra kammaren: herrar A. Ekman, F. W. Thorsson, H. Andersson i Skivarp, K. V. Rydén i Malmö, C. Persson i Stallerhult, J. B. Eriksson i Grängesberg, G. Odqvist, N. A. Nilsson i Kabbarp, J. Ström, J. Pålsson, K. O. Strid och S. E. J. Lübeck.

---

## Bilaga.

## Utdrag av

## V. P. M. angående anläggning av den s. k. Kapellskärsbanan.

Den i det föregående omnämnda ekonomiska utredningen, som järnvägsstyrelsen anförtrott åt byråchefen i styrelsen G. A. d'Ailly, har numera slutförts, och resulterar denna utredning i följande uttalanden:

*Ekonomisk  
utredning.*

»Av den verkställda trafikberäkningen rörande banan framgår, att densamma, byggd och trafikerad såsom lokalbana, skulle lämna en bruttoinkomst av 309,400 kronor per år.

Om från detta belopp drages driftkostnaden, beräknad till 5,000 kronor per kilometer eller för hela banan till 390,000 kronor, uppstår en förlust å driften av 80,600 kronor per år.

För ett riktigt bedömande av det ekonomiska resultatet för statens järnvägar av lokalbanans tillkomst torde emellertid hänsyn böra tagas jämväl till den nettoinkomst, som genom densamma tillföres statsbanelinjen Stockholm—Tureberg.

I trafikberäkningen har denna nettoinkomst uppskattats till 48,900 kronor pr år.

Den för statens järnvägar uppkommande, ovan nämnda förlusten å driften skulle alltså nedbringas till 31,700 kronor pr år.

Härtill komme så ytterligare ränteförlusten å det nedlagda byggnadskapitalet, vilket för banan, byggd såsom lokalbana, ansetts kunna beräknas till omkring 6,000,000 kronor.

Om bibanan Penningby—Norrtälje skulle komma till utförande såsom normal-spårig statsbana, kan, på grund av dels den för en bana av så ringa längd, 11 km., uppstående högre driftkostnaden, samt dels den ansevärd byggnadskostnaden, 1,000,000 kronor, den påräkneliga trafikökningen icke för banan väntas medföra något avsevärt ändrat ekonomiskt resultat.

För att utröna huru stor transitotrafik, som vore erforderlig för att inkomsten av denna tillsammans med den för lokaltrafiken beräknade inkomsten skulle täcka de då uppkommande driftkostnaderna, hava nedanstående beräkningar utförts rörande

Kapellskärsbanan.

byggd och trafikerad såsom *transitobana*.

20 resande i vardera riktningen under 365 dagar = 14,600 pr år,

däraf 33 % i II kl. .... = 4,818 » »

67 % i III kl. .... = 9,782 » »

av vilka 50 % resa med snälltåg.

*Godstrafik:* 10 vagnslaster per dag under 300 dagar i riktning från Sverige

7 » » » » » » » » till Sverige

medeltransportlängd: 50 % 91 km., 25 % 150 km., 25 % 200 km.

*Fraktinkomsten* beräknad enligt tariff 7 såsom medeltariff.

*Driftkostnad* för hela såväl lokal- som transitotrafiken:

8,000 kr. per bankm. för linjen Tureberg—Kapellskär,  
4,000 » » » » Stockholm—Tureberg.

Summa driftkostnad: 676,000 kronor.

**Resultat:**

<i>Inkomster: Lokaltrafik</i> .....	384,300 kr.
<i>Transito: biljettinkomst</i> II kl. 20,960 kr.	
» III » 27,390 »	48,350 »
resgods och post m. m. ....	10,460 »
gods .....	232,890 »
	<hr/> 676,000 kr.

Med en trafik av ovan kalkylerade storlek bär således banan, trafikerad jämväl såsom transitobana, sina driftkostnader.

Inkomsten för den antagligen ej obetydliga transitotrafik, som utöver ovan beräknade torde kunna erhållas, blir sålunda disponibel för förräntande av den till 9,362,000 kronor för banan såsom transitobana beräknade byggnadskostnaden. \*)

Jämväl den här ovan omförmälda, åt majoren Fr. Enblom anförtrödda hamnutredningen är nu avslutad.

*Utredning angående hamn med ångfärjelägen vid Kapellskär.*

Av de undersökningar och utredningar, som major Enblom verkställt, har framgått, bland annat, följande:

Kapellskär har ett synnerligen lämpligt läge för överföring av trafik från järnväg till sjöled norrut och österut och tvärtom samt är den östligaste punkt i Roslagen, som med rimliga kostnader kan nås med järnväg. Inseglingen från hafvet till Kapellskär genom lederna över Söderarm och Simpnäsklubb anses icke vara svår och besväras ej av svårare is, än att regelbunden ångfartygstafrik kunnat under en ganska lång följd av år upprätthållas med vanliga, kraftigt byggda passagerareångare utan avsevärd hjälp av isbrytare.

Ett flertal platser i trakten, vilka synts möjliga för hamnanläggningen i fråga, hava blivit preliminärt undersökta, men ingen af dessa platser har befunnits äga några sådana företräden, som kunnat giva anledning till närmare undersökningar och upprättande av förslag, utan har platsen vid Kapellskär i avseende å läge, utrymme, skydd och grundförhållanden visat sig vara den lämpligaste för ändamålet.

Hamnanläggningens utförande har major Enblom beräknat skola äga rum i tre utbyggnadsperioder, lämpade efter trafikens behov och tillväxt.

Den första utbyggnaden avser inrättande av en hamn för vanlig ångfartygstafrik med en omkring 100 meter lång kaj samt en hamnpir av cirka 70 meters längd.

Till första utbyggnaden höra dessutom trafikbangården med stations- och tullhus samt ordnande av upplagsplats innanför kajer och provisorisk tillfartsväg.

Den andra utbyggnaden avser inrättande av ångfärgetrafik och skulle omfatta färdigställande av tvänne färgelägen med järnvägsspår m. m. ävensom ordnande av tillfartsväg med broar över de nya spåren.

Den tredje utbyggnaden, som avser beredande av ökat kajutrymme för vanlig ångfartygstafrik, då trafikens utveckling sådant fordrar, skulle bestå i färdigställande

\*) Härtill komma eventuellt 24,000 kronor för vissa anordningar vid Penningby.

av bankfyllningen till Kapellskäret, byggande av kajer såväl å denna bankfyllning som å skärets inre strand ävensom utfyllning av den norra vågbrytaren samt ordnande av upplagsplats å skäret.

Vattendjupet vid kaj har föreslagits till 7 å 8 meter under medelvattenytan.

Färjelägena äro lämpade efter de färjor, som användas av statens järnvägar å linjen Trälleborg—Sassnitz och vilka hava 113 meters längd, 16 meters bredd och 5,1 meters djupgående. Vattendjupet i färjelägena är avsett att bliva 7 meter under medelvattenytan.

Kostnaderna för hamnanläggningen äro av major Enblom beräknade bliva för

första utbyggnaden .....	kr. 1,125,000: —
andra           » .....	» 1,185,000: —
tredje         » .....	» 1,430,000: —

eller sammanlagt kronor 3,740,000: —

Häri hava dock icke inberäknats kostnader för vatten- och avloppsledningar eller för elektricitetsverk med ledningar och lampor.

I den beräknade kostnaden för den första utbyggnaden hava emellertid upptagits kostnader för stationshus vid Kapellskär samt för bostadshus m. m. till belopp av sammanlagt 140,000 kronor, som ingå i förut utarbetade kostnadsberäkningar över själva banan. Det av major Enblom angivna beloppet, 1,125,000 kronor, bör därför minskas till 985,000 kronor. Tillägges däremot kostnaden för vatten- och avloppsledningar samt belysningsanordningar, som av järnvägsstyrelsen beräknas till approximativt 40,000 kronor, bliver kostnaden för den första utbyggnaden av hamnen i runt tal 1,025,000 kronor.

Det av major Enblom avgivna kostnadsförslaget grundar sig emellertid på de arbets- och materialpriser, som voro gällande före den nu rådande kristiden, och är det icke möjligt att redan nu med tillfredsställande noggrannhet kunna förutse, i vad mån anläggningskostnaderna komma att påverkas av större konjunkturförändringar under byggnadstiden. Skulle nu gällande höga arbets- och materialpriser bliva rådande under anläggningstiden, torde man få räkna med en kostnadsökning av omkring 10 % på de olika byggnadsstadiernas ovan angivna kostnadsbelopp, vilka sålunda skulle komma att ändras till resp. 1,237,500, 1,303,500 och 1,573,000 kronor eller sammanlagt 4,114,000 kronor.

Vad här anförts ifråga om en eventuell ökning i kostnaderna för en första utbyggnad av hamnen gäller naturligtvis även med avseende å de tidigare verkställda kostnadsberäkningarna för Kapellskärsbanan. Under förutsättning att även ifråga om sistnämnda beräkningar nu rådande arbets- och materialpriser bliva gällande, torde de beräknade kostnaderna behöva ökas med omkring en miljon kr.

Beträffande slutligen frågan om Kapellskärsbanans byggande såsom statsbana vill järnvägsstyrelsen i detta sammanhang anföra följande. *Slutledning.*

Enligt den av byråchefen d'Ailly gjorda ekonomiska utredningen kommer banan, anlagd uteslutande såsom lokalbana, icke att bära sina driftkostnader och ännu mindre att lämna ränta å anläggningskapitalet. Något skäl för staten att under dessa omständigheter anlägga banan såsom lokalbana torde icke förefinnas.

Förutsättningen ur järnvägsekonomisk och järnvägsteknisk synpunkt för banans byggande såsom statsbana är, att över densamma kommer att framgå en trafik



Sverige—Ryssland eller Finland, eventuellt trafik transito Sverige från och till samma länder samt att banan utrustas så att densamma kan mottaga en dylik trafik. Rörande möjligheterna att vinna en sådan trafik överhuvudtaget och i sådant omfång, som av byråchefen d'Ailly påvisats erforderlig, för att banan skall bära sig, kan man inom järnvägsstyrelsen fortfarande icke yttra sig över. Denna fråga är föremål för undersökning av kommissionen för utredning rörande utvecklingen av sjöfartsförbindelserna mellan Sverige och Ryssland, vilken dock enligt vad styrelsen inhämtat, för närvarande lägger sista handen vid sina arbeten, så långt dessa nämligen kunna utföras utan vidare underhandlingar med vederbörande ryska myndigheter, vilka underhandlingar under nuvarande förhållanden icke lämpligen lära kunna pågå. Det är emellertid beträffande denna eventuella genomgångstrafik på banan att märka, att fördelar omedelbart kunna vara att vinna för person- och posttrafiken och detta huru man än ordnar vidarebefordringen över Östersjön. Person- och posttrafiken kan dock ej ensamt tänkas bära driftkostnaderna på banan, utan ligger huvudvikten vid godstrafiken. En nödvändig förutsättning för att denna skall söka sig över Kapellskär måste emellertid vara, att redan från början ordnas med från Kapellskärs hamn till lämpliga hamnar i Finland eller Ryssland utgående ångfärjor. Förutsättes nämligen omlastning av godset till vanliga ångare, torde man med ganska stor visshet kunna antaga, att, då dessa ångare — vare sig det är frågan om nyinsatta sådana eller de förut på Sverige, Finland och Ryssland trafikerande — även torde komma att anlöpa Stockholm, där de nog också framdeles få sin givna slutpunkt, godset kommer att hellre söka sig till och ut från Stockholms hamn, där större lätthet finnes att få återfrakt eller lastfyllnad och därifrån väl alltid stora partier av godset skall distribueras. Ångfärjeförbindelsens samtida anordnande är emellertid beroende på arten och storleken av den blivande utomlandstrafiken, som kan beräknas, liksom på möjligheten att träffa avtal med grannländerna om nödig samverkan. Järnvägsstyrelsen kan för sin del icke heller för närvarande uttala sig i vad mån de sålunda antydda förutsättningarna för en sådan färjeförbindelse kunna föreligga eller icke.

På grund av vad som ovan anförts, torde man böra uttala, att om banan ifråga skall komma till stånd såsom statsbana, densamma bör byggas såsom huvudbana, lämplig för en större genomgångstrafik. Man bör därjämte redan från början förutsätta ångfärjeförbindelse, med hamnens samtida utbyggnad således enligt det andra utbyggnadsskedet för Kapellskärs hamn.

Man måste vidare anse, att med beslut om byggandet av Kapellskärsbanan bör tillsvidare anstå i avvaktan på resultatet av de pågående utredningarna angående utomlandstrafikens omfattning och träffandet av den nödiga överenskommelsen med grannlandet. Detta desto mera som banan kan byggas på samma tid som utförandet av hamnbyggnaden och anskaffandet av de nödiga färjorna kräver.

Vad angår den ifrågasatta bibanan från Penningby måste med stöd av vad som därvidlag förut anförts anses, att denna icke under några förhållanden bör byggas såsom statsbana.

Stockholm den 4 mars 1916.

AXEL GRANHOLM.

*Hj. Fogelmarck.*