

N:o 160.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping; gifven Stockholms slott den 19 april 1907.*

Under åberopande af bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet omnämnda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta 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

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

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom:

**G U S T A F.**

*Julius Juhlin.*

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 19 april 1907.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,  
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,  
 Statsråden: TINGSTEN,  
           ALBERT PETERSSON,  
           ALFRED PETERSSON,  
           HEDERSTIERNA,  
           DYRSSEN,  
           HAMMARSKJÖLD,  
           ROOS,  
           JUHLIN,  
           SWARTZ.

1:o.

Departementschefen statsrådet Juhlin anförde:

*Koncession å  
 järnvägs-  
 anläggning  
 från Nyköping  
 till Mölnbo.*

Den 4 oktober 1872 meddelade Kungl. Maj:t koncession å en järnvägsanläggning från Nyköping till Mölnbo station å västra stambanan. På grund af åtskilliga samverkande omständigheter kom denna järnvägsanläggning emellertid ej till utförande. I midten af 1890-talet framkommo åter planer på en järnvägsanläggning i dessa trakter. Frågan hade emellertid dämera kommit i ett nytt läge. Den ofantliga utvecklingen af trafiken på linjen Stockholm—Katrineholm hade framkallat tanken att det för tillgodoseende af denna trafiks behof förr eller senare skulle blifva nödigt att öppna en andra järnvägslinje för den södra trafiken, hvarigenom den, som ginge västerut, finge mera obehindradt framgå på den gamla. Och därvid kunde det ej undgå att falla i ögonen, hvilken genväg för förbindelsen med de södra orterna skulle

erhållas, om den nya linjen, i stället för att följa den gamla, droges direkt från någon station närmare Stockholm till Norrköping.

Vid sammanträde inför Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Södermanlands län den 12 mars 1895, hvarvid ombud för nästan samtliga landskommuner inom Jönåkers, Rönö och Hölebo härader af Södermanlands län samt för städerna Nyköping och Trosa voro tillstädes, beslöts enhälligt, att en undersökning skulle genom sakkunnig person verkställas af en projekterad sträckning af järnväg mellan Järna station å västra stambanan och Åby station å den östra, hvarjämte en kommitté af fem personer tillsattes för att föranstalta om denna undersökning och i öfrigt vidtaga de åtgärder, som kommitterade för sakens främjande funne nödiga och lämpliga.

Under loppet af år 1896 visade sig resultatet af denna kommittés arbete, i det att grefve F. Cl:son Wachtmeister å Tistad och f. d. kaptenen Halvar Tisell till Kungl. Maj:t ingåfvo en ansökning, hvaruti anfördes, bland annat, följande.

På föranstaltande af kommittén hade ingenjören I. Danielsson verkställt undersökningar samt uppgjort planer och kostnadsförslag för en järnväg, hvilken, utgående från Järna station öfver Nyköping, åter sammanträffade med stambanan vid Norrköping. Han hade därvid undersökt tre olika alternativa linjer, af hvilka dock fullständigt kostnadsförslag upprättats allenast för linjen Järna—Nyköping—Lunda—Norrköping, hvilket alternativ, jämte det att det vore något billigare än de öfriga, ur andra synpunkter erbjöde flera fördelar framför dessa och därför af kommitterade antagits. Detta kostnadsförslag slutade på en summa af 5,180,000 kronor.

Af den beredvillighet, hvarmed medel sammanskjutits till bestridande af kostnaderna för sagda undersökning, syntes, att intresset för en dylik järnväg vore stort i de orter, där den skulle framgå. Till dess trafikområde kunde räknas Kvillinge och Krokeks socknar i Östergötlands län samt Jönåkers, Hölebo och största delen af Rönö härad i Södermanlands län, hvarjämte städerna Norrköping, Nyköping och Trosa af järnvägen berördes och komme att lämna bidrag till dess trafik. Då man betänkte, att en stor del af denna trakt, åtminstone under den tid då sjöfarten ej vore öppen, helt och hållet saknade tidsenliga kommunikationer, samt att de sjökommunikationer, som funnes, vore jämförelsevis ojämna och obekväma, så insåges lätt, såväl att järnvägen vore för dessa orter behöflig, som ock att densamma måste från dem kunna påräkna en betydlig trafik. Men härtill komme, att järnvägen, som öppnade en kort förbindelseled med hufvudstaden med dess jämförelsevis stora kon-

*Ansökning om  
anläggning  
af eller  
koncession  
å järnvägs-  
anläggning  
från Järna öf-  
ver Nyköping  
och Lunda till  
Norrköping.*

sumtion, gifvetvis komme att i väsentlig mån öka produkternas värde i dessa orter och i samma mån äfven orternas produktionsförmåga. Och å andra sidan blefve vägen äfven förkortad till den utmärkta exporthamnen Oxelösund och till staden Norrköping samt vidare till de södra delarna af riket.

Banans betydelse vore dock icke uteslutande eller ens förnämligast beroende på dess vikt för de orter, den genomginge. Enligt ingenjör Danielssons beräkningar skulle denna bana, i jämförelse med statsbanan öfver Katrineholm, förkorta vägen från Stockholm till Norrköping med 13 kilometer, hvilken minskning skulle ökas till 18 kilometer, om banan, med undvikande af Norrköping, droges direkt till Fiskeby station. Hvilken vikt äfven en kortare tidsvinst skulle hafva, särskildt för postutväxlingen med södra delarna af landet och kontinenten, insåges lätt. Då denna järnväg alltså tillika vore ägnad att i väsentlig mån tjäna ett statsintresse, hade kommitterade ansett sig böra taga i betraktande möjligheten af att densamma med statsmedel kunde komma till utförande, helst densamma därigenom redan från början kunde gifvas den konstruktion, att den blefve i detta afseende fullt likställd med statsbanorna i mellersta och södra delarna af landet.

På grund häraf hemställde sökandena, att Kungl. Maj:t behagade, därest förhållandena därtill gäfvade anledning, i nåder vidtaga åtgärd för byggande genom statens försorg af en järnväg i nu antydda riktning samt för sådant ändamål till Riksdagen aflåta proposition i ämnet.

För den händelse emellertid Kungl. Maj:t icke skulle finna skäl vara för handen att på statens bekostnad utföra en dylik järnvägsbyggnad, anhöllo sökandena, enligt därtill lämnadt uppdrag, om tillstånd att anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta järnväg med en spårvidd af 1,435 meter från Järna station vid västra stambanan öfver Nyköping och Lunda till Norrköpings station å östra stambanan.

Till följd af nådig remiss afgaf väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underdånigt utlåtande i ärendet och öfverlämnade därmed protokoll, hållna vid sammanträden med ordsinvärnarna, samt yttranden i ärendet af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Södermanlands och Östergötlands län.

Yttranden af  
ordsinvärnarna  
och Kungl.  
Maj:ts befall-  
nings-  
hafvande i  
Söderman-  
lands län.

Af dessa handlingar inhämtas, att vid sammanträde inför Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Södermanlands län den 21 juli 1896, hvarvid, förutom många enskilda personer, infunnit sig ombud för de kommuner inom länet, som berördes af den föreslagna järnvägen, enhälligt antagits ett uttalande af innehåll, att järnvägen, hvilken vore afsedd att framdragas företrädesvis genom fruktbara och folkrika, men tidsenliga

kommunikationer saknande trakter inom södra och östra delen af Södermanlands län äfvensom genom delar af Östergötlands och Stockholms län, skulle medföra den största nytta och uppsving för jordbruket, handeln och industrien i de orter, som däraf berördes; att särskildt länets residensstad och Oxelösunds hamnplats genom den nya järnvägen komme i väsentligt närmare förbindelse med Stockholm och Norrköping; samt att såväl post- som person- och godstrafik mellan hufvudstaden och norra Sverige, å ena, samt södra Sverige och kontinenten, å andra sidan, skulle genom denna järnväg förmedlas snabbare och billigare än hittills, hvadan järnvägen, oafsedt dess stora lokala betydelse, alltså äfven skulle tillgodose direkta statsintressen.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Södermanlands län framhöll i sitt nämnda yttrande det starka intresse för järnvägen, som förefunnes inom länet, och anförde vidare. I fråga om den blifvande trafiken vore det naturligen mycket svårt att uttala något omdöme, men den erfarenhet, man haft från den senast öppnade enskilda järnvägen i länet, Norra Södermanlands järnväg, bådade godt för trafiken jämväl på den nu ifrågasatta, hvilken syntes med den förra vara i detta afseende ungefärligen jämställd. På Norra Södermanlands järnväg hade nämligen trafikinkomsterna öfverträffat förväntningarna. För öfrigt syntes det ur denna synpunkt förtjäna att bemärkas, att banans båda ändpunkter skulle utgöra å ena sidan Norrköping och å den andra — med förmedling allenast af en kort statsbanedel — Stockholm; det kunde nämligen ej slå fel, och hade af erfarenheten noggsamt visat sig, att en banas egenskap att förmedla trafiken till två så betydande handels- och industricentra skulle i väsentlig mån bidraga att öka rörelsen å densamma.

Vidare påpekades, att, om denna järnväg icke komme till stånd, det inom en ej synnerligen aflägsen framtid skulle visa sig nödvändigt att framdraga ytterligare ett järnvägsspår å statsbanelinjen Stockholm—Katrineholm för att tillgodose den alltmera hopade trafiken å samma linje och att statskassan alltså ändock komme att vidkännas kostnader för en kommunikationsled, afsedd att fylla detta behof. Med anslutning till och vitsordande af de skäl, som framdragits såväl i koncessionsansökningen som vid sammanträdet den 21 juli 1896, tillstyrkte Kungl. Maj:ts befallningshafvande på det lifigaste bifall till den underdåniga ansökningen.

Inom Östergötlands län synes vid denna tid intresset för järnvägen ännu ej hafva varit så starkt.

*Väg och  
vattenbygg-  
nadsstyrel-  
sens utlåtande  
den 4 juni  
1897.*

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde för egen del följande. Banan skulle blifva af framstående vikt för den lokala trafiken inom södra Södermanland, men däremot af mindre betydelse för den snabba förbindelsen mellan Stockholm och södra Sverige, då afståndet mellan Järna och Norrköping enligt det uppgjorda förslaget minskades med allenast 13 kilometer. Kunde däremot linjen läggas i den rakaste möjliga riktning mellan Järna och Åby och blefve därjämte en direkt, omkring 8 kilometer lång bana anlagd mellan Åby och Fiskeby för att undvika den 14 kilometer långa omvägen till Norrköping, skulle järnvägsafståndet mellan Järna och Fiskeby kunna nedbringas till omkring 110 kilometer och en vägförkortning af omkring 30 kilometer vinnas, hvilket naturligtvis måste tillmätas stor betydelse, synnerligast för kontinentaltrafiken. Enskilda förslagsställare hade antagit, att en vägförkortning af omkring 40 kilometer kunde vinnas. För att kunna bedöma, om banan borde byggas såsom statsbana, vore af nöden att erhålla utredning om möjligheten att få en genare sträckning än den ifrågasatta. På grund häraf förordade styrelsen, att Kungl. Maj:t täcktes förklara, att den ifrågavarande ansökningen icke kunde till någon åtgärd föranleda, förr än genom fullständig undersökning utrönts, huruvida och till hvad kostnad en järnväg i genaste sträckning mellan de föreslagna eller andra närliggande punkter af stambanan kunde utföras med de för stambanorna i södra Sverige vanliga tekniska bestämmelserna. För den händelse Kungl. Maj:t emellertid pröfvade skäligt att, utan sålunda förordade utredning i och för banans eventuella byggande genom statens försorg, bevilja ansökningen om koncession å densamma, föreslog styrelsen, att koncession måtte allenast på vissa angifna villkor beviljas.

*Järnvägssty-  
relsens utlä-  
tande den 6  
november  
1897.*

Därefter erhöll järnvägsstyrelsen nådig befallning att yttra sig i ärendet; och anförde styrelsen uti underdånigt utlåtande den 6 november 1897 följande.

Å den del af västra stambanan, som sträckte sig från Stockholm till Katrineholm och utgjorde förbindelseleden med Stockholm både för de södra och västra delarna af riket, hade trafiken på senare tider fått en sådan utsträckning, att särskilda åtgärder för densammas tillgodoseende snart nog måste vidtagas. Bland de utvägar, som i sådant hänseende stode till buds, vore äfven den, att redan i närheten af Stockholm åtskilja stambanorna till Malmö och Göteborg genom att sammanbinda någon station strax söder om Stockholm med någon ort å östra stambanan, exempelvis Norrköping. Denna utväg, ehuru medförande större kostnader än anläggandet af dubbla spår å den gemensamma sträckan, torde likvisst, om, såsom af handlingarna syntes framgå, afsevärd tids-

besparing för trafiken på de södra orterna därigenom kunde vinnas, vara förtjänt af all uppmärksamhet. På dessa grunder och då den af sökandena föreslagna järnvägssträckningen näppeligen utan vidare kunde antagas vara den för trafiken på de södra orterna och utlandet mest fördelaktiga, anhöll styrelsen i anslutning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förberörda hemställan, att Kungl. Maj:t täcktes bemyndiga järnvägsstyrelsen att låta verkställa undersökningar uti ifrågavarande afseende.

Cheferna för generalstaben och fortifikationen, från hvilka underdåniga utlåtanden infordrats, hafva ej funnit något särskildt att erinra vid ifrågavarande järnvägsföretag.

*Utlåtanden af cheferna för generalstaben och fortifikationen.*

Genom nådigt bref den 28 januari 1898 har Kungl. Maj:t, som i frågans dåvarande skede icke ingått i någon pröfning, huruvida anledning förefunnnes för staten att bygga ifrågavarande järnväg, emellertid med hänsyn till angelägenheten att erhålla nödig utredning i ämnet funnit godt uppdraga åt järnvägsstyrelsen att verkställa den af styrelsen ifrågasatta undersökning samt därefter till Kungl. Maj:t inkomma med det förnyade utlåtande i ärendet, hvartill berörda undersökning kunde gifva anledning.

*Kungl. Maj:ts beslut om verkställande af undersökning.*

Den 28 april 1899 inkom järnvägsstyrelsen med den anbefallda utredningen i ämnet och erinrade däruti till en början, hurusom styrelsen uti sitt förstberörda underdåniga utlåtande haft tillfälle framhålla föreliggande frågas hufvudsakligaste betydelse för statsbanorna såsom bestående däruti, att en järnvägsanläggning i någon af de utaf styrelsen undersökta sträckningar skulle i väsentlig mån bidra till fyllandet af det alltmera framträdande behovet af särskilda åtgärder för tillgodoseende af den på senare tider starkt växande trafiken emellan Stockholm, å ena sidan, samt Malmö och Göteborg, å andra sidan, hvarvid särskildt trafiken på de södra orterna och utlandet hade att påräkna rätt afsevärda fördelar genom vägförkortning.

*Järnvägsstyrelsens utlåtande den 28 april 1899.*

*Undersökta linjer.*

Emellertid vore icke detta ändamål vunnet allenast genom den ifrågavarande järnvägsanläggningen, utan erfordrades jämväl anordnande af dubbel spårförbindelse mellan den nya banans anknytningspunkt med västra stambanan och Stockholm, för att trafiken äfven å denna, fortfarande gemensamma trafikled skulle kunna på ett tillfredsställande sätt ombesörjas; och hade styrelsen, med hänsyn till dessa frågors intima beröring med hvarandra samt önskvärdheten af ärendets mera fullständiga behandling, ansett sig böra i sammanhang med den anbefallda undersökningen

för den tilltänkta nya järnvägen äfven åstadkomma närmare utredning i afseende på förberörda dubbelspår; dock endast för linjen söder om Älfsjö station, enär sättet för åvägabringande af lämpligaste spårförbindelse mellan Älfsjö och Stockholm vore beroende på lösningen af frågan om nya bangårdsanordningar i Stockholm.

Förutom förenämnda hufvudändamål hade vid uppdragets fullgörande tillika gjort sig gällande hänsyn till de uti ifrågavarande trakter flerstädes mycket svåra terrängförhållandena och de olika orternas mer eller mindre trängande behof af förbättrade kommunikationer äfvensom till utsikterna i afseende på lokaltrafik, och hade härvid *tre olika alternativa utgångspunkter* från västra stambanan befunnits kunna ifrågasättas, nämligen *Tumba, Järna* och *Gnesta* stationer, under det att anslutningen till östra stambanan icke ansetts böra äga rum å annan plats än *Norrköping*, enär, å ena sidan, en sådan anslutning längre norrut icke lämpligen torde kunna ske utan anordnande af en särskild station vid föreningspunkten på ringa afstånd från staden, och, å andra sidan, den nya järnvägens framdragande till Fiskeby station, med förbigående af Norrköpings folkrika och lifaktiga samhälle, icke gärna torde böra ifrågakomma, äfven om härigenom vunnes en tämligen afsevärd vägförkortning för den genomgående trafiken.

Undersökningarna hade sålunda omfattat följande hufvudsträckningar, nämligen: *Tumba—Vagnhärad—Lunda—Norrköping, Järna—Vagnhärad—Lunda—Norrköping* samt *Gnesta—Vallmyra—Lunda—Norrköping*, hvilka samtliga linjer sammanföle å sträckan *Lunda—Norrköping*, under det att *Tumba-* och *Järnalinjerna*, båda berörande *Nyköping*, jämväl hade delen *Vagnhärad—Lunda* gemensam; och hade å den utlåtandet bifogade öfversiktskartan de olika linjerna blifvit utmärkta med gröfre fulldragna linjer sålunda: *Tumbalinjen* å sin särskilda del med grön färg, *Järnalinjen* i hela sin längd med röd och *Gnestalinjen* å sin från de öfriga afvikande sträckning med blå färg. Plan- och profilritningar hade upprättats allenast för *Järna-* och *Gnestalinjerna*. I afseende å detaljerna af de verkställda undersökningarna och deras resultat lämnade styrelsen följande redogörelse.

Järnalinjens  
sträckning.

Järnalinjen följde till stor del den af förenämnda koncessionssökande föreslagna sträckningen och utginge sålunda från den inom Öfver-Järna socken och Stockholms län å västra stambanan belägna Järna station, löpte jämsides med stambanan å en sträcka af omkring 2 kilometer, afveke härefter mot söder samt framginge öster om Simsjön för att där öfverskrida gränsen mot Södermanlands län och ingå i Hölö



socken. Härefter fortginge linjen i sydlig hufvudriktning till Gräfstad, hvarest beräknats anläggning af en mindre bangård, 8 kilometer från Järna, samt vidare förbi Lida och Wrå till Stora Kattnäs vid Långsjöns sydöstra ända, i hvars närhet järnvägen passerade gränsen mot Vagnhärads socken. Genom sistnämnda socken framdroges järnvägen till öfvergången af Trosaån vid Åby, hvarest Trosa landsförsamling vidtog, och hvarest, nära Vagnhärads och Trosa landsförsamlings kyrkor, 19 kilometer från Järna, lämplig plats finnes för en större bangård för den bördiga och folkrika omnejden samt den närbelägna staden Trosa.

Från nyssnämnda bangårdsplats intog linjen en riktning mot sydväst och fortlöpte genom Västerljung och Lästringe socknar, inom hvilken sistnämnda socken beräknats anläggning af en mötesplats vid Sillenskog, 29 kilometer från Järna. Härefter genomskure järnvägen ett hörn af Bälinge socken samt inginge därpå i Tystberga socken, inom hvilken lämplig plats blifvit beredd för en bangård vid Nålberga på ett afstånd af 38 kilometer från Järna. Linjen fortsatte därefter genom en särdeles kuperad trakt till Uddeby inom Svärta socken, hvarest afsetts anläggning af en bangård, 48 kilometer från Järna. Från Uddeby vore linjen framdragen mot Sjösafjärdens inre ända, öfver Svärtaån samt fortsatte sedermera, med någon dragning mot väster, in på Nyköpings stads område, hvarest norr om staden, på ett afstånd af 55 kilometer från Järna, erhöles plats för en bangård, afsedd för Nyköpings stad jämte angränsande orter äfvensom för trafikutbyte med Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg. Sistnämnda järnvägs bangård i Nyköping kunde icke användas för direkt anslutning mellan banorna utan den nya järnvägens framdragande å en stor omväg och däraf betingad afsevärd förlängning, hvadan denna anslutning beräknats att åstadkommas genom ett särskildt öfvergångsspår mellan de båda bangårdarna — en anordning som, med hänsyn till de ringa utsikterna till nämnvärdt trafikutbyte i afseende på persontrafik, icke torde vålla synnerligen afsevärda olägenheter.

Lämnande Nyköping, fortginge linjen öfver Nyköpingsån och Oxelösundsbanan samt vidare i västlig riktning genom Bergshammar socken förbi Stora Annebäck, å hvilken punkt afsetts anordnande af en mötesplats, 64 kilometer från Järna, och fortlöpte sedermera genom Tuna och Lunda socknar, i närheten af hvilken sistnämnda sockens kyrka, på ett afstånd af 72 kilometer från Järna, finnes synnerligen lämplig plats för en bangård för den omgifvande mycket bördiga och folkrika bygden. Från denna plats vore linjen framdragen öfver landsvägen vid Tybble förbi Gäfle och sedermera inom Kila socken samt under en 4,550 meter

lång, oafbruten stigning utmed Kolmårdens norra sluttning för att med en svängning åt söder uppkomma till Bålsjön, hvarest afsetts anläggning af en mindre bangård, 80 kilometer från Järna. Efter att hafva öfvergått en vik af denna sjö, höjde sig linjen med en tvär krökning mot väster vid Hustorp ytterligare upp till Kolmårdens högland i en stigning om tillsammans 3,900 meters längd.

Uppkommen på Kolmården till en höjd af 93 meter öfver hafvet fortlöpte linjen i sydvästlig hufvudriktning, öfverskridande länsgränsen mot Östergötland å den vidsträckta Fjällmossen, öfver ett hörn af Kvarsebo socken till Svartkärr vid södra ändan af Löfsjön i Östra Stenby socken, och hade på denna punkt afsetts anordnande af en mötesplats, på ett afstånd från Järna af 90 kilometer. Härefter vidtog nedstigningen från Kolmården förbi Fjuk och Grufstugan i västlig hufvudriktning genom Krokeks socken till Orrekulla söder om Svinsjön, hvarest beräknats anläggning af en mindre bangård, 97 kilometer från Järna.

Linjen, som nu åter kommit i beröring med mera bebyggda orter, fortlöpte sedermera i närheten af Uttersberg och Torsskär samt öfverginge vid Getå allmänna landsvägen från Krokek. Den fortsatte därefter inom Kvillinge socken utmed nämnda, Bråviken följande väg förbi Hammaren, korsade ånyo samma väg vid Norrviken och lämnade därmed Kolmården för att å slättlandet i närheten af Björnsnäs uppnå en plats, 108 kilometer från Järna, hvilken synnerligen väl lämpade sig för en bangårdsanläggning för den bördiga och folkrika omnejden. Åby närbelägna bangård vid östra stambanan vore ingalunda tillräcklig härför i afseende på vare sig spårutrymme eller andra förhållanden. Från Björnsnäs hade den nya järnvägslinjen framdragits öfver synnerligen gynnsam terräng med en svängning mot söder till Kuddby och därefter utmed stambanan å en sträcka af omkring 6 kilometer till Norrköpings station samt anslöte sig därstädes, på ett afstånd af 116,759 meter från utgångspunkten vid Järna, till östra stambanan, af hvilken ett kortare stycke strax norr om berörda bangård måste omläggas för erhållande af den för lämplig anslutning erforderliga längden å stationsplanet.

Gnestalinjens  
sträckning.

Den andra å förenämnda plan- och profilitningar angifna linjen utginge från västra stambanan vid Gnesta station i Frustuna socken, Södermanlands län, och fortlöpte i sydvästlig riktning först inom nämnda socken samt vidare inom Björnlunda socken till Spånga och därefter i något mera sydlig riktning öfver landsvägen vid Vippala till närheten af en från sjön Liksdammen inskjutande vik, hvarest på ett afstånd af 10 kilometer från Gnesta afsetts anläggning af en bangård. Från denna

plats vore linjen framdragen genom Axala by och sedermera förbi Örubo in i Ludgo socken till Penningby, hvarest den djupa bäckdalen mellan Bäfven och Malnasjön öfverginges, och därefter vidare till Valsjön, vid hvars strand, 18 kilometer från Gnesta, beräknats anläggning af en bangård.

Linjen, som hittills framdragits i närheten af landsvägen mellan Gnesta och Nyköping, afveke nu från denna och öfverginge Valsjön, fortsatte vidare först i sydvästlig riktning och sedan med en svängning åt väster norr om sjön Eknaren till gränsen mot Lids socken samt krökte omkring en vik af nämnda sjö till slättlandet mellan Lindö gård och Örsta, hvarest finnes synnerligen lämplig plats för en bangård, 26 kilometer från Gnesta, för denna väl odlade och bebyggda trakt. Från denna punkt framginge linjen öfver en vik af Kappstasjön och höjde sig härefter genom en 3,050 meter lång stigning och efter passerande af ett hvilplan ytterligare å en sträcka af 830 meter, sänkte sig sedermera med en dragning mot söder i en lutning om 3,260 meters längd genom en ytterst oländig trakt samt framkomme därefter till Ullberga i Råby socken i närheten af sjön Långhalsen, å hvilken för ändamålet särdeles tjänliga plats, på ett afstånd af 37 kilometer från Gnesta, beräknats anläggning af en bangård för den omgifvande folkrika bygden.

Lämnande Råby sockens område, öfverginge linjen nu gränsen mot Bårbo socken och på samma gång sjön Långhalsen vid Åkrasundet, inginge nära Vallmyra soldattorp i Stigtomta socken och fortlöpte därefter i riktning mot Jordbro för att i närheten af denna by ansluta sig till Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg å en plats, där en för båda banorna gemensam bangård, 46 kilometer från Gnesta, lämpligen kunde anordnas.

Härefter fortginge linjen öfver Lunda sockengräns till Skällsta och framkomme, efter korsning af allmänna landsvägen å en punkt söder om Jäder, i hvars närhet beräknats anläggning af en bangård, 55 kilometer från Gnesta, för den bördiga och tätt bebyggda omnejden, slutligen till den närmare 3 kilometer väster om Lunda kyrka belägna byn Gäffe, hvarest anslutning till Järnalinjen ägde rum på ett afstånd af 55,734 meter från Gnesta.

I detta sammanhang har järnvägsstyrelsen jämväl afgifvit redogörelse för en af styrelsen verkställd undersökning för Gnestalinjens framdragande öfver Ålberga bruk och Tegelhagen. Den för berörda ändamål undersökta alternativa sträckningen, å öfversiktskartan markerad med en

streckad, blå linje, utginge från Gnestalinjen vid Vallmyra soldattorp, nära gränsen emellan Bärbo och Stigtomta socknar, på ett afstånd från Gnesta af 41,108 meter, samt förenade sig med Järnlinjen i närheten af Getå på ett afstånd af 82,675 meter från Gnesta och, efter sistnämnda linje räknadt, 101,120 meter från Järna.

**Tumbalinjens  
sträckning.**

Tumbalinjen, hvilken å sin från öfriga alternativ skiljaktiga sträckning hufvudsakligen passerade genom odlade och bebyggda trakter, utginge från Tumba station i Botkyrka socken och Stockholms län, fortlöpte utmed västra stambanan å en sträcka af 2 kilometer samt ginge härefter i sydlig riktning, genomskärande ett hörn af Salems socken, in i Grödinge socken till landsvägen vid Malmtorp, där plats finnes för en bangård, 6 kilometer från Tumba. Från denna plats fortsatte linjen öfver Malmsjön och vidare efter en svängning åt sydväst förbi Grödinge kyrka och Marieberg för att sedermera uppstiga förbi Bullsta och Snäckstavik, i hvars närhet, 13 kilometer från Tumba, ett bangårdsplan kunde erhållas, hvarefter linjen fortlöpte förbi Näs och Björndammen.

Därifrån skulle linjen, ingående i Södermanlands län och Mörkö socken, dragas förbi Hörningsnäs till Skanssundet för att därstädes — den enda för passerande af inloppet till Södertelje kanal användbara punkt — uppnå en sådan höjd, att kanalen trafikerande fartyg skulle, utan anlitage af rörlig bro, kunna utan svårighet framföras under banan, hvars balansplan sålunda beräknats att härstädes förläggas 28,5 meter öfver medelvattenståndet, och lämnades därigenom med tagen hänsyn till broöfverbyggnadens konstruktion och vattenytans högsta läge, en fri höjd af 26 meter, eller hvad som i allmänhet i dylika fall och följaktligen äfven i fråga om den tilltänkta nya sträckningen för västra stambanans inledande från Älfsjö öfver stora segelleden i Mälaren till Stockholm tillämpats.

För järnvägens framdragande på förenämnda sätt öfver Skanssundet hade beräknats brobyggnader med ett 110 meters spann för själfva segelleden samt ytterligare 3 spann å 80 meter i förening med viadukter, omfattande 2 spann å 40 meter och 22 spann å 31 meter, hvadan spåret där skulle komma att uppbäras af järnkonstruktion å en sammanhängande sträcka af icke mindre än 1,112 meters längd, och erfordrades därjämte ytterst betydande utfyllningar för uppfarterna å båda stränderna, synnerligast å Mörkösidan, hvarest landet i följd af sin jämförelsevis ringa höjd öfver vattnet mindre väl lämpade sig för ändamålet. Denna öfvergång kräfde naturligen utomordentligt stora kostnader, hvartill den erforderliga svåra grundläggningen å rätt

stort vattendjup för två af bropelarna i väsentlig grad bidroge, och uppginge dessa kostnader enligt beräkning till 3,031,200 kronor för bro- och viaduktbyggnaderna samt 407,800 kronor för utfyllning af uppfarterna, eller sammanlagdt till den ausenliga summan af 3,439,000 kronor.

Från Skanssundet fortlöpte linjen till Kumla, där en bangård lämpligen kunde anordnas, på ett afstånd af 26 kilometer från Tumba, samt vidare till Pålsundet, för hvars öfvergång kräfdes en omkring 16 meter hög bro med 85 meters spann i förening med rätt afsevärda utfyllningar å båda stränderna.

Härefter framginge linjen inom Hölö socken, korsade sedermera utfartsvägen från Tullgarn, i hvars närhet plats för en bangård funnes att tillgå, 36 kilometer från Tumba, samt fortsatte vidare ner emot Trosaån; och kunde härstädes, 39 kilometer från Tumba, anordnas en bangård för den angränsande bördiga och folkrika trakten samt Trosa stad. Linjen öfverginge därefter Trosaån och samtidigt gränsen mot Trosa landsförsamling samt förenade sig strax därefter med Järnalinjen vid Väsby ej långt från Vagnhärads kyrka på ett afstånd af 40,798 meter från Tumba och, efter sistnämnda linje räknadt, 19,697 meter från Järna.

Med anledning af gjorda framställningar rörande Tumbalinjens framdragande närmare Trosa stad, hade jämnväl en undersökning för detta ändamål blifvit verkställd, hvarvid dock terrängförhållandena befunnits uppställa hinder för en ifrågasatt sträckning från Tullgarn direkt till Trosa stad och vidare förbi Hållsviken med anslutning till Järnalinjen vid Oppeby eller Brink i Lästringe socken. Den utstakade Trosalinjen, å öfversiktskartan betecknad med en streckad, grön linje, betingade en vägförlängning af omkring 7 kilometer för såväl Järna- som Tumbalinjen.

Trosalinjen.

Denna sträckning öfver Trosa stad mötte endast i närheten af anknypningspunkterna några nämnvärda terrängsvårigheter och berörde uteslutande väl odlade och bebyggda trakter samt skulle utan tvifvel för orten och särskildt Trosa stad medföra mycket afsevärda fördelar, men som dessa icke kunde anses ens närmelsevis motväga de stora kostnader och olägenheter, hvilka betingades af den ofvannämnda betydande vägförlängningen, och enär denna ökade väglängd helt och hållet motverkade ett af hufvudändamålen med den ifrågavarande nya järnvägsanläggningen emellan västra stambanan och Norrköping, nämligen åstadkommandet af en kortare förbindelseled emellan hufvudstaden och de södra delarna af landet jämte kontinenten, hade järnvägsstyrelsen icke ansett berörda järnvägs framdragande öfver Trosa stad böra blifva föremål för ompröfning.

Terrängför-  
hållanden  
m. m.

Med hänsyn till den stora tåghastighet, som måste förutsättas, därest ifrågavarande nya statsbana skulle till fullo motsvara därmed afsedda ändamål, hade icke mindre kurvradier än 600 meter blifvit använda med undantag för utgången från Gnesta och ingången till Norrköpings bangård, hvarest 300 meters radie måst inläggas för erhållande af raka hufvudspår med tillräcklig längd å dessa bangårdar, men medförde detta förhållande ingen nämnvärd olägenhet, enär bantågen å berörda punkter med anledning af bangårdarnas närbelägenhet städse måste framföras med minskad hastighet.

Lutningarna öfverstege ingenstädes 1:100, och förekomme sådana lutningar af mera afsevärd längd endast vid passerandet af Kolmården, hufvudsakligast å Ålbergalinjen men äfven i viss grad å den för linjerna från Tumba, Järna och Gnesta gemensamma sträckningen öfver Lunda.

Terrängen utvisade i allmänhet icke några synnerligen betydande höjdvariationer, men uppställde för en järnvägs framdragande rätt stora svårigheter genom de mestadels rikligt förekommande bergryggarna, som, oaktadt upprepade krökningar för deras undvikande, ej sällan påkallade kostsamma genomsprängningar, och däremellan befintliga försänkningar, hvilka såväl i och för sig som äfven ofta i följd af jordmånens lösa beskaffenhet och otillräckliga motståndskraft i fråga om uppbärandet af en järnvägsbank betingade högst ansenliga utfyllningsarbeten.

Öfvergångarna af de jämförelsevis obetydliga vattendrag, som passerades af ifrågavarande järnvägslinje, kräfde icke några synnerligen omfattande arbeten, fränsedt Tumbalinjens framförande öfver allmänna segelleden vid Skanssundet, hvarest ett motsatt förhållande af förut anförda skäl ägde rum; på sina ställen erfordrades dock på grund af bankhöjden afloppstrummor med tämligen stor längd.

Däremot föranleddes af linjens beröring med och korsning af de i dessa trakter talrika landsvägarna dels omläggning af ifrågavarande vägar till stor utsträckning, dels ock uppförande af en mängd vägbroar och vägportar för sagda vägars framdragande öfver eller under banan till be- tryggande af såväl järnvägs- som landsvägstrafiken mot de faror, som vore förenade med sådana korsningars förläggande i banans plan; och droge förenämnda anordningar rätt afsevärda kostnader.

Anläggnings-  
kostnad.

Vid upprättandet af kostnadsförslag för de olika sträckningarna hade, bland annat, beräknats erforderlig utvidgning och förändring af bangårdarna vid Tumba och Norrköping jämte nödig omläggning af

stambanan närmast norr om sistnämnda plats äfvensom fullständig ombyggnad af Järna och Gnesta bangårdar, och hade, i fråga om Gnesta, den därför beräknade kostnaden i sin helhet i förslaget upptagits, oakadt en del af detta belopp, äfven utan den nya statsbanans tillkomst, ansåges under närmaste framtiden erforderlig för tillfredsställande af den alltjämt växande trafikens kraf på större utrymme och förbättrade anordningar å denna bangård. Rälsvikten hade beräknats till 40,5 kilogram för meter.

Detaljerade kostnadsförslag hade upprättats för nedannämnda fyra sträckningar; och uppginge anläggningskostnaderna för dessa till följande belopp:

*Tumba—Vagnhärad—Lunda—Norrköping*, längd 137,860 kilometer, kostnad 19,269,940 kronor, eller 139,779 kronor per kilometer;

*Järna—Vagnhärad—Lunda—Norrköping*, längd 116,759 kilometer, kostnad 12,238,080 kronor, eller 104,815 kronor per kilometer;

*Gnesta—Vallmyra—Lunda—Norrköping*, längd 98,360 kilometer, kostnad 11,156,320 kronor, eller 113,423 kronor per kilometer; samt

*Gnesta—Vallmyra—Ålberga—Norrköping*, längd 98,314 kilometer, kostnad 11,338,520 kronor, eller 115,330 kronor per kilometer;

och inginge i dessa belopp såväl expropriationskostnaderna som äfven de till 7,500 kronor per kilometer beräknade kostnaderna för anskaffning af rullande materiel.

Vid jämförelse mellan förenämnda båda sträckningar från Gnesta hade järnvägsstyrelsen funnit linjen öfver Lunda vara att föredraga framför den öfver Ålberga utstakade, hvilken senare visserligen medförde en liten vinst i form af 46 meters vägförkortning, men i öfrigt dels droge 182,200 kronor större anläggningskostnad, dels ock med särskild hänsyn till den långa, sammanhängande stigningen söderifrån upp på Kolmården uppställde afsevärdt större trafiksvårigheter, utan att dessa kostnader och olägenheter kunde anses uppvägas af de med järnvägens framdragande öfver Ålberga förenade fördelar.

Ålberga-  
sträckningen.

Frågan vore sålunda begränsad till en jämförelse mellan de tre linjerna från Tumba, Järna och Gnesta — den sistnämnda i sträckning öfver Lunda — alla med gemensam slutpunkt vid Norrköping, men erfordrades för fullständig utredning härutinnan jämväl en för de olika förbindelselederna gemensam utgångspunkt, som tydligen måste blifva Tumba; och hade styrelsen sålunda vid berörda jämförelse ansett sig äfven böra taga hänsyn till resultatet af den verkställda undersökningen

Utgångs-  
punkter för  
jämförelse  
mellan de tre  
hufvud-  
linjerna.

Dubbelspår  
Tumba—Gne-  
sta.

för ett dubbelspår, löpande med 5 meters spårafstånd utmed västra stambanan från Tumba till Gnesta, hvilket skulle till viss del eller i sin helhet ingå uti och komplettera respektive Järna- och Gnestalinjerna, betraktade för jämförelsens skull såsom utgående från Tumbalinjens begynnelsepunkt vid Tumba station.

I samband med utredningen rörande dubbelspåret, hvilken jämväl omfattat bandelen Älfsjö—Tumba, hade tillika undersökning blifvit gjord för det befintliga spårets omläggning, bland annat, vid öfvergången af Södertälje kanal, i afsikt att genom det nuvarande spårets upplyftning erhålla en fri höjd af 26 meter, i likhet med hvad som i fråga om Tumbalinjens framdragande öfver samma segelled vid Skanssundet beräknats. Denna höjning vid Södertälje kanal, uppgående till icke mindre än 17,7 meter, betingade emellertid på grund af lutningsförhållandena en upplyftning af spåret å hela sträckan från kanalen förbi Saltskogs station, som i anledning häraf måste flyttas omkring 1 kilometer söderut.

Önskvärdheten att för framtiden kunna undvika de kostnader och olägenheter, som vore förbundna med ett regelbundet trafikerande af bispåret från Saltskog till Södertälje stad, hade föranledt undersökning jämväl för den dubbelspåriga stambanans framdragande i förändrad riktning från Igelsta förbi Hagaberg och Rosenborg samt därifrån med en skarp krökning åt väster öfver kanalen strax ofvanför slussen vid Södertälje, hvarest beträffande segelfarten afsetts enahanda anordning, som vid järnvägens nuvarande öfvergång efter spårets beräknade höjning, och vidare under fortsatt krökning till en för bangårdsanläggning lämplig plats i västra delen af Södertälje stad, äfvensom sedermera med lutning ner mot Saltskogs bangård och anslutning till nuvarande stambanospåret å en punkt strax söder om sistnämnda bangård, som sålunda måste flyttas till sagda punkt. Denna sträckning öfver Södertälje stad utvisade en förlängning för den genomgående trafiken af 3,083 meter i förhållande till den nu begagnade farleden, sådan densamma skulle finnas efter ofvannämnda förändringar. Genom afvikning från stambanans nuvarande sträckning redan i trakten af Rönninge hade denna förlängning sannolikt kunnat i afsevärd grad minskas, men terrängförhållandena hade vid okulär besiktning icke visat sig gynnsamma för frågans lösning på detta sätt.

Förenämnda dubbelspår vore å öfversiktskartan utmärkt med en röd, streckad linje.

En vid kostnadsförslagen fogad öfversikt af kostnaderna för ny statsbaneförbindelse mellan västra stambanan och Norrköping i förening med dubbelspår från Tumba (se bil. A) upptog alla de sammanställ-



ningar härutinnan, till antalet 7 stycken, för hvilkas olika delar fullständiga kostnadsberäkningar blifvit gjorda, och angåfve tillika längden å hvarje sådan kombinerad förbindelseled mellan Tumba och Norrköping äfvensom längden och kostnaden för dubbelspår emellan Älfsjö och Tumba, hvilket i lika grad berörde samtliga dessa alternativ. Af alternativen åsyftade ett helt och hållet ny statsbanebyggnad från Tumba, tvenne andra omfattade sådan anläggning från Järna i förening med dubbelspår utmed stambanan från Tumba, antingen i dess nuvarande sträckning eller ock med ändrad riktning öfver Södertälje stad; de fyra återstående afsåge nyssberörda olika dubbelspår, utsträckta till Gnesta, hvardera i förbindelse med ny statsbana från sistnämnda punkt öfver Lunda eller Ålberga, och hade af dessa alternativ de Ålberga berörande och endast för fullständighetens skull å öfversikten upptagna befunnits, enligt hvad förut anförts, mindre antagliga, hvadan desamma icke tagits i betraktande.

Af förenämnda öfversikt framginge, att anläggningen af en ny statsbana till Norrköping med utgångspunkt från västra stambanan vid Tumba skulle, hufvudsakligast beroende på den nya, från stambanan skilda sträckningens större längd och den särdeles dyrbara öfvergången af Skanssundet, draga omkring tre millioner kronor högre kostnad än anordnandet af en sådan förbindelse på något annat af ofvan omhandlade sätt. Detta belopp ersattes, enligt styrelsens åsikt, icke ens närmelsevis af de med förstnämnda alternativ förenade fördelarna, bestående förnämligast uti dels en vägförkortning, som i förhållande till den längsta af öfriga ifrågasatta förbindelseleder — eller den från Tumba öfver Södertälje stad, Järna och Nyköping till Norrköping — uppginge till närmare 7 kilometer, dels ock beröring med nya trafikområden af större omfattning och betydelse, hvilken senare fördel vid jämförelse med den härutinnan närmast stående Järnalinjen dock begränsades till passerandet af Mörkön, som emellertid under största delen af året vore i åtnjutande af goda sjökommunikationer, under det att öfriga trakter, som från de båda jämförda nya linjernas respektive utgångspunkter vid Tumba och Järna till föreningspunkten vid Vagnhärad i hvardera fallet berördes, kunde anses tämligen nära motväga hvarandra. På grund häraf och då afstånden från Trosa stad till sistnämnda linjers närmaste bangårdsplatser icke heller utvisade någon nämnvärd skillnad, hade styrelsen med hänsyn till den stora anläggningskostnaden, uppgående till 19,269,940 kronor, eller 139,779 kronor per kilometer, ansett sig icke kunna förorda sträckningen från Tumba öfver Mörkön och Nyköping till Norr-

Tumba —  
Mörkölinjen  
förkastas.

köping, en längd af 137,860 kilometer, helst som dess användande icke skulle utesluta behovet af den nuvarande enkelspåriga stambanans höjning vid öfvergången af Södertälje kanal för undvikande af svängbro därstädes, hvilken höjning i och för sig beräknats draga en kostnad af omkring 2,100,000 kronor.

Sedan järnvägsstyrelsen därpå af anförda skäl uttalat sig för stambanans framdragande öfver Södertälje stad i stället för i dess nuvarande sträckning, anförde styrelsen vidare.

Jämförelse  
mellan Järna  
och Gnesta-  
linjerna.

Jämförelsen vore sålunda slutligen begränsad till de båda alternativen från Tumba öfver Södertälje stad och Lunda till Norrköping, af hvilka det ena afveke från västra stambanan vid Järna samt det andra skilde sig från samma stambana först vid Gnesta. Med frånseende af den för dessa två alternativ gemensamma bandelen Tumba—Järna, kunde jämförelsen lämpligen inskränkas till, å ena sidan, ny statsbanebyggnad från Järna öfver Nyköping och Lunda till Norrköping samt, å andra sidan, dylik nybyggnad från Gnesta öfver Lunda till Norrköping i förening med utläggning af dubbelspår utmed västra stambanan mellan Järna och Gnesta.

Af upprättade tabeller framginge, att Järnalinjen beträffande stigning, fallande, lutnings- och krökningsförhållanden hufvudsakligen hade företräde, under det att densamma genom sin större längd 116,759 kilometer och kostnad 12,238,080 kronor, eller 104,815 kronor per kilometer, vore något underlägsen sträckningen öfver Gnesta, utvisande en väglängd af 115,759 kilometer och en kostnad af 12,091,720 kronor, eller 104,456 kronor per kilometer. Dessa skiljaktigheter, utgörande i afseende på längden 1 kilometer och i fråga om totalkostnaden 146,360 kronor, vore dock alltför obetydliga för att i någon afsevärd grad inverka på valet mellan de båda alternativen, hvadan jämväl andra omständigheter härvid måste tagas i betraktande, för att en mera afgörande jämförelse måtte kunna åvägbringas; och hade styrelsen i sådant syfte låtit verkställa en utredning beträffande den trafik, som genom tillkomsten af nu ifrågavarande nya statsbanelinjer från Järna och Gnesta till Norrköping kunde förväntas komma dels dessa dels äfven förut befintliga statsbandedlar till godo.

Denna trafikutredning utvisade, att årliga bruttoinkomsten af nyssnämnda trafik för Järnalinjen kunde på goda skäl antagas öfverstiga den för alternativet från Gnesta beräknade med ett belopp af 538,339 kronor, hvilket, under förutsättning att 55 procent af bruttoinkomsten erfordrades för banunderhållet och trafikens drift — ett antagande som,

på grund af senaste årens erfarenhet beträffande statens järnvägar söder om Störvik och med hänsyn till nu ifrågavarande järnvägs byggnads-sätt, hvars beskaffenhet borde betinga särdeles måttliga underhållskostnader, syntes fullt befogadt — motsvarade en årlig nettoinkomst af 242,253 kronor, utgörande ränta efter 4 procent å en summa af 6,056,325 kronor.

Häraf framginge, att de större trafikutsikterna för en statsbana från Järna öfver Nyköping till Norrköping mångfaldigt uppvägte dess högre anläggningskostnad, allt vid jämförelse med sträckningen öfver Gnesta, omfattande dubbelspår från Järna till sistnämnda station och nybyggnad därifrån till Norrköping — detta äfven om den förstnämnda alternativ belastande kostnadsskillnaden, 146,360 kronor, ökades med det belopp af närmare 105,000 kronor, hvilket i hvarje fall torde erfordras för nödig utvidgning och förändring af Gnesta bangård samt jämväl blifvit medräknadt i kostnaden för nyssnämnda sträckning öfver Gnesta.

Särskildt förtjänade framhållas, att den ifrågasatta statsbanans framdragande omedelbart intill residensstaden Nyköping skulle för denna stad medföra högst väsentliga fördelar och kraftigt bidraga till dess utveckling och förkofran.

Enär den vägförlängning af 1 kilometer, som skulle uppstå genom den nya statsbanans utgång från västra stambanan vid Järna i stället för Gnesta, icke vore af nämnvärd betydelse i förhållande till anförda beaktansvärda förmåner för såväl järnvägen som allmänheten, hvilka skulle vara förenade med användandet af sträckningen från Järna öfver Nyköping och Lunda, hade styrelsen funnit densamma vara att föredraga framför alternativet öfver Gnesta och Lunda, hvadan sålunda en förbindelseled mellan Tumba och Norrköping i riktning öfver Södertälje stad, Järna, Nyköping och Lunda framstode såsom den, enligt styrelsens förmenande, fördelaktigaste af samtliga omhandlade sådana förbindelseleder.

Visserligen skulle valet af Gnesta som utgångspunkt vara i viss mån berättigadt, i händelse den understundom framkastade tanken på anläggning af en ny järnväg från Södertälje till Gnesta med rakare sträckning mellan dessa båda orter än den nuvarande stambanan blefve förverkligad, men styrelsen ansåge icke några utsikter förefinnas för ett dylikt företags genomförande, enär dels terrängens beskaffenhet syntes påkalla så stora omvägar, att den afsedda förkortningen sannolikt icke komme att uppgå till mera än omkring 3 kilometer, dels de af en sådan bana genomkorsade trakterna mestadels redan förut hade bekväm förbindelse med Norra Södermanlands järnväg och stambanan, hvadan någon nämnvärd lokaltrafik, som betryggade järnvägens framtid i ekonomiskt hänse-

ende, icke vore att påräkna, dels slutligen denna järnväg i statens hand ingalunda kunde, i fråga om trafikskötselns underlättande, ersätta ett dubbelspår utmed den befintliga stambanan.

Anledningen till den höga anläggningskostnaden.

Enligt de upprättade kostnadsförslagen droge den ifrågasatta nya statsbanan från västra stambanan till Norrköping högst betydligt större anläggningskostnader, per kilometer räknadt, än hvad som beräknats för andra statsbanebyggnader, för hvilka dylika förslag blifvit under senare åren uppgjorda; men denna omständighet kunde lätt förklaras i sammanhang med en jämförelse härutinnan emellan exempelvis, å ena sidan, förberörda statsbana med sträckning från Järna öfver Nyköping och Lunda till Norrköping samt, å andra sidan, den vid afgifvandet af utlåtandet under anläggning varande statsbanan Krylbo—Örebro, för hvilka de beräknade kostnaderna, omfattande jämväl sådana för expropriation och för anskaffning af rullande materiel, utgjorde respektive 104,815 kronor och 70,615 kronor per kilometer, alltså en kostnadsskillnad af icke mindre än 34,200 kronor.

Häraf belöpte sig största delen, eller närmare 23,000 kronor, på terrasseringsarbetena, hvilka å Krylbobanan vore af jämförelsevis ringa omfattning, under det att ett motsatt förhållande ägde rum i afseende på den ifrågavarande nya statsbanan från Järna till Norrköping, hvars framdragande kräfde ytterst ansenliga bergsprängnings- och jordflyttningsarbeten i följd af terrängens brutna beskaffenhet; men äfven andra faktorer bidroge i sin mån att höja sistnämnda banbyggnads kostnad per kilometer i förhållande till den för Krylbobanan beräknade, och borde bland dessa särskildt framhållas:

bangårdarnas förseende med växel- och signalsäkerhetsanordningar; betydligare mängd vägportar och vägbroar; kostsammare öfverbyggnad — hufvudsakligen i följd af det högre sliperspris, som med hänsyn till rådande förhållanden måst upptagas; dyrbarare expropriationskostnader, mestadels på grund däraf att, i motsats till hvad för Krylbobanan ägt rum, icke några af kommuner eller enskilda härtill utfästa bidrag funnits att tillgodoräkna; de prisstegringar, hvilka under sista åren i allmänhet gjort sig gällande i afseende på såväl materialier som arbeten; samt det för diverse arbeten afsedda procenttilläggets tillväxt i förhållande till öfriga kostnaders sammanlagda ökning.

Järnvägsstyrelsens hemställan.

Vid sammanfattning af de betydelsefulla skäl, som talade för anläggning af den ifrågasatta nya statsbanan i den af järnvägsstyrelsen såsom förmånligast befunna sträckningen från Järna öfver Nyköping och Lunda till Norrköping, visade sig dessa hufvudsakligen utgöra:

inbesparing af de betydande kostnader, som i brist på annan utväg säkerligen under närmaste framtiden skulle krävas för utläggning af ett dubbelspår från Järna till Katrineholm i samband med enahanda anordning å linjen Stockholm—Järna för möjliggörande af den alltjämt växande trafikens ombesörjande på ett fullt tillfredsställande sätt;

statsbanenätets beröring med nya, rätt afsevärda trafikområden, af hvilka residensstaden Nyköping samt de bördiga och folkrika trakterna vid Trosa och Lunda förtjänade särskildt framhållas; samt

underlättande af nyssnämnda orters utveckling genom förbättrade kommunikationer.

Med stöd af hvad sålunda anförts, och enär tillkomsten af en ny statsbana i förenämnda sträckning från Järna till Norrköping skulle medföra en förkortning af järnvägsförbindelsen mellan Stockholm, å ena sidan, samt de södra delarna af landet och kontinenten, å andra sidan, med omkring 17 kilometer vid jämförelse med den nuvarande öfver Katrineholm och därmed följande tidsbesparing vid resor mellan respektive orter, samt förstnämnda bana jämväl i ekonomiskt hänseende syntes med skäl kunna antagas för staten lämna ett tillfredsställande resultat, i det att, enligt förut omförmälta trafikberäkning, en ränta af omkring 4,4 procent å banans anläggningskostnad vore att påräkna, tillstyrkte styrelsen i underdånighet anläggning genom statens försorg af en järnväg från Järna station å västra stambanan öfver Nyköping och Lunda till Norrköping, för hvilken anläggning kostnaden, jämväl omfattande expropriation och anskaffning af rullande materiel, beräknats till 12,238,080 kronor, hvilken summa lämpligen kunde afrundas till 12,200,000 kronor.

Frågan om byggande af den af järnvägsstyrelsen sålunda föreslagna statsbana har emellertid måst hvila, enär andra stora statsbanebyggnader ansetts böra i första rummet komma till utförande, därvid jag särskildt vill erinra om anläggning af längdbanan genom Bohuslän och fortsättande af statsbanan genom öfre Norrland.

*Anledningen till uppskof med förslags framläggande.*

Ett steg framåt har emellertid frågan tagit genom de under senaste åren utförda dubbelspår-anläggningarna mellan vissa stationer å västra stambanan närmast söder om Stockholm. I detta afseende tillåter jag mig erinra, hurusom 1900 års Riksdag uppå förslag af Kungl. Maj:t för anläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Huddinge och Tumba järnvägsstationer anvisat ett belopp af 900,000 kronor.

*Dubbelspår-anläggningar närmast söder om Stockholm.*

Uti statsverkspropositionen till 1901 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t vidare Riksdagen att till utläggning af ytterligare ett järnvägsspår

mellan Älfsjö och Huddinge samt mellan Tumba och Rönninge järnvägsstationer för år 1902 anvisa 710,000 kronor. Denna Kungl. Maj:ts framställning blef emellertid icke af Riksdagen bifallen. Efter det ytterligare utredning förebragts, anvisade emellertid 1903 års Riksdag på Kungl. Maj:ts förslag 290,000 till utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Tumba och Rönninge järnvägsstationer.

*Framställning från Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Södermanlands län den 18 nov. 1905.*

Den 18 november 1905 inkom Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Södermanlands län med en underdånig skrifvelse, däruti Kungl. Maj:ts befallningshafvande, under erinran om hvad i ärendet förekommit samt med åberopande af hvad järnvägsstyrelsen anfört i sitt förberörda utlåtande den 28 april 1899, yttrade följande.

På grund af hvad i ärendet förekommit hade ortsbefolkningen med förvisning emotsett att inom den närmaste framtiden erhålla en för ortens utveckling synnerligen välbehöflig järnvägsförbindelse, vare sig den skulle åstadkommas genom statens försorg, eller af ortsinvånarna själfva föranstaltas och bekostas. Med hvarje år som gått hade behovet af denna järnväg allt mera gjort sig gällande. Särskildt för Nyköpings stad, där under de senare åren den industriella utvecklingen gått raskt framåt och flera större fabriksanläggningar kommit till stånd, hade det blifvit angeläget att komma i snabbare och bekvämare förbindelse framför allt med hufvudstaden men äfven med de södra delarna af riket. Det vore ock visst, att genom ortens framåtskridande i utveckling utsiktterna för den blifvande järnvägens räntabilitet väsentligen ökats.

Emellertid hade mer än sex och ett halft år förflutit sedan järnvägsstyrelsen afgaf sitt förutnämnda betänkande, utan att ortens förhoppningar på järnvägsförbindelse realiserats. Den begärda koncessionen hade ej vunnit bifall, emedan järnvägen ansåges böra byggas af staten; men för sistberörda ändamål hade ej heller några åtgärder ännu blifvit vidtagna. Inom orten, hvars invånare vore beredda och villiga att själfva söka åstadkomma den för dem oundgängliga kommunikationsleden, kände man det svårt att år efter år nödgas vara i saknad af densamma utan att därvid ens få något vidgöra.

Det vore för att tillmötesgå en inom orten allmänt uttalad önskan, som Kungl. Maj:ts befallningshafvande vågade i underdånighet ånyo påkalla Kungl. Maj:ts uppmärksamhet för denna sak. Angelägenheten af denna banas förverkligande hade blifvit allt påtagligare. Och tillika torde tidpunkten för ett sådant förverkligande nu vara lämplig. Statsbanan genom Bohuslän skrede till sin fullbordan och det syntes ur flera synpunkter vara tjänligt att, i afbidan på andra större statsbane-

byggnader, som möjligen förestode i framtiden, använda den arbetsstyrka och materiel, som efter nu pågående byggnader blefve ledig, på ett sådant arbete som det här ifrågasatta. Kungl. Maj:ts befallningshafvande vågade därför, under hänvisning till de skäl, som af ortens invånare och järnvägsstyrelsen med styrka framhållits, samt hvad i öfrigt andragits, hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes i nåder snarligen företaga denna fråga till afgörande och därigenom tillmötesgå ett behof, som vore i hög grad förtjänt af beaktande såväl ur ortens som det allmännas synpunkt.

Kungl. Maj:ts befallningshafvandes berörda framställning remitterades till järnvägsstyrelsen för afgifvande af underdånigt utlåtande.

Emellertid afhölls den 30 juli 1906 ett allmänt möte i Nyköping, till hvilket inbjudning utfärdats till »alla dem, hvilka intresserade sig för utförandet snarast möjligt af den utaf järnvägsstyrelsen tillstyrkta statsbanan Järna—Nyköping—Lunda—Norrköping». Vid detta talrikt besökta sammanträde antogs en resolution af innehåll, att tidsenliga kommunikationer vore ett oafvisligt behof för södra och sydöstra Södermanland samt angränsande delar af Östergötland, att ytterligare dröjsmål med anordnande af den ifrågasatta järnvägsförbindelsen ej kunde undgå att verka hämmande på dessa bördiga och folkrika orters utveckling samt att hos hela denna landsdels befolkning, som med växande bekymmer sett järnvägsfrågans lösning år efter år fördröjas, rådde en liflig önskan att en statsbana Järna—Nyköping—Lunda—Norrköping utan vidare uppskof bragtes till utförande. Därjämte tillsattes en kommitté med uppdrag att gifva orsbefolkningen tillfälle att uttala sig samt till Kungl. Maj:t frambära dessa uttalanden. I september 1906 har denna kommitté till Kungl. Maj:t ingifvit dels en af öfver 2,700 personer under-tecknad petition i ämnet, dels ock protokoll, förda vid sammanträden med stadsfullmäktige i Nyköping och Trosa, vid kommunalstämmor i Hölö, Mörkö, Vagnhärad, Trosa lands-, Västerljung, Lästringe, Bälunge, Tystberga, Bogsta, Sättersta, Helgona, Nikolai, Bergshammar, Tuna, Tunaberg, Lunda, Björkvik, Stigtomta, Nykyrka, Bärbo, Kila, Kvarsebo, Krokek, Kvillinge och Östra Eneby socknar samt vid municipalstämma i Oxelösund. Så väl i petitionen som i protokollen uttalades såsom allmänt önskemål skyndsamt anläggning af statsbana från Järna öfver Nyköping och Lunda till Norrköping. Därvid hafva dock stadsfullmäktige i Trosa uttalat sig för att järnvägen måtte få den sträckning, som uti järnvägsstyrelsens utlåtande den 28 april 1899 funnes omförmäld under benämning »Trosalinjen», samt kommunalstämman i Mörkö socken i första

*Petitioner och framställningar från ortsinvånare.*

rummet uttalat sig för en sträckning från Tumba öfver Mörkön till Nyköping. Senare har från stadsfullmäktige i Norrköping inkommit en skrifvelse, däri hemställas om byggande snarast möjligt af en statsbana Järna—Nyköping—Lunda—Norrköping.

Uti en till Kungl. Maj:t ingifven skrift hafva vidare grefve Fredrik Bonde med flere hemställt, att Kungl. Maj:t måtte taga i öfvervägande, huruvida icke det syftemål, som afsåges med ifrågavarande sammanbindningsbana, bäst ernåddes genom utförande af en linje från Tumba öfver Mörkön till Nyköping. I skriften anfördes, bland annat, att denna linje, som vore den kortaste och med sina större kurvradier tillåte en större hastighet, bäst förverkligade hufvudändamålet att få en bättre förbindelse mellan hufvudstaden och sydligare delar af landet; att den genomlöpte det största nya trafikområdet, hvilket efter banans anläggande hade alla utsikter att blifva af allt större betydelse; att fri mark för Tumbalinjen vore att påräkna för en stor del af sträckningen och att med hänsyn härtill äfvensom till de mindre driftkostnaderna å en kortare bana Tumbalinjen sannolikt ej blefve dyrare än den af järnvägsstyrelsen förordade, att, om större delen af den södra trafiken fördes fram öfver Tumba—Mörkölinjen och Norra Södermanlands järnvägs trafik medelst en fortsättning af denna bana fördes öfver Mäläröarna till Stockholm — hvilket järnvägsstyrelsen, äfven efter ett godkännande af dess förslag Järna—Nyköping med framdragande af dubbelspåret öfver Södertälje kanal på segelfri höjd vid slussen, ställde i utsikt — bibehållandet af den nuvarande bansträckningen mellan Igelsta och Saltskog med svängbron öfver Södertälje kanal ej torde förorsaka järnvägs- eller kanaltrafiken nämnvärda framtida svårigheter; samt att Tumbalinjen för försvaret kunde blifva af högsta värde.

*Järnvägsstyrelsens utlåtande den 24 november 1906.*

Den 24 november 1906 afgaf järnvägsstyrelsen utlåtande öfver Kungl. Maj:ts befallningshafvandes i Södermanlands län skrifvelse den 18 november 1905 och ortsinvånarnas nyssberörda framställningar i ämnet; och anförde styrelsen därvid följande.

Hvad styrelsen i sitt underdåniga utlåtande den 28 april 1899 anført rörande behovet af ifrågavarande järnvägsanläggning för tillgodoseende af trafiken å viss del af västra stambanan gällde enligt styrelsens mening fortfarande i oförminskad omfattning; och att behovet af järnvägen för de orter, hvilka af densamma skulle genomlöpas, numera vore än större än vid tiden för utlåtandets afgifvande, framginge otve tydigt af innehållet i förenämnda petitioner och protokollsutdrag.



I fråga om den för banan lämpligaste sträckningen hyste styrelsen fortfarande den uppfattning, som styrelsen i sistberörda underdåniga utlåtande uttalat; och hemställde styrelsen med anledning därpå, att omförmälda framställningar rörande banans framdragande med annan sträckning icke måtte till någon Kungl. Maj:ts åtgärd föranleda. Styrelsen hade så mycket mindre haft anledning frånträda sin nyssnämnda uppfattning, som dels den af Kungl. Maj:t den 8 mars 1901 tillsatta bangårdskommittén i sitt till Kungl. Maj:t den 2 september 1905 aflåtna betänkande uttalat som sin mening, att västra stambanans nuvarande sträckning mellan Gnesta och Stockholm borde i mera hufvudsakliga delar bibehållas, dels den i samband med nu ifrågavarande järnvägsbyggande i styrelsens underdåniga skrifvelse den 28 april 1899 omförmälda dubbelspåraneläggningen å nyssberörda stambana på grund af Kungl. Maj:ts och Riksdagens beslut redan blifvit utförd från Huddinge öfver Tumba till Rönninge.

Vidkommande åter järnvägens anläggningskostnad, hvilken beräknats till 12,238,080 kronor, hade styrelsen vid granskning af det uppgjorda kostnadsförslaget funnit en ökning af åtskilliga af de däri upptagna posterna vara af nöden. Denna ökning, hvilken uppginge till 1,351,000 kronor, hade föranledts hufvudsakligen dels af ökad behof af lokomotiv och vagnar, hvilket i förening med de stegrade arbets- och materialprisen orsakat en höjning af anslagsbehofvet för rullande materiel från det i 1899 års kostnadsförslag upptagna belopp 7,500 kronor per kilometer till enligt nu verkställda beräkningar erforderliga 10,000 kronor per kilometer eller med sammanlagdt 292,000 kronor, dels af de, sedan förslaget uppgjordes, jämväl i öfrigt stegrade arbets- och materialprisen, hvilka åstadkommit en ökning i kostnaderna, utom för rullande materiel, särskildt för stängsel, räsläggning, ballastning och banbevakningsbostäder med sammanlagdt omkring 500,000 kronor, dels därpå, att lokomotivaxeltrycket numera ansåges böra beräknas till 18 ton i stället för såsom i kostnadsförslaget 14 ton, hvilket medfört en höjning af kostnaden för broöfverbyggnaderna med omkring 9,000 kronor, dels ock slutligen därpå, att efter förslagets upprättande på grund af Kungl. Maj:ts nådiga bref till järnvägsstyrelsen den 16 februari 1903 tillkommit åtskilliga föreskrifter om tjänstledighet med bibehållen aflöning och reseersättningar åt schaktmästare och materialvakter vid statens järnvägsbyggnader äfvensom i ifråga om beredande af bättre bostäder och anskaffande af böcker och tidningar åt de vid järnvägsbyggnaderna anställda arbetare, hvilket allt medfört en höjning i de beräknade kostnaderna för arbetets ledning och förvaltning med 550,000 kronor. Sam-

manlagda beräknade kostnaden för järnvägen skulle alltså, inklusive kostnaden för expropriation af mark och för anskaffande af rullande materiel, komma att uppgå till 13,589,080 kronor eller 116,386 kronor per kilometer.

Då styrelsen emellertid föreställde sig, att, om Kungl. Maj:t och Riksdagen beslutade, att ifrågavarande järnväg skulle anläggas på statens bekostnad, därvid komme att, liksom vid anläggning af statsbanor under senare åren ägt rum, uppställas såsom villkor, att statsverket icke drabbades af några kostnader för jordlösen, skadeersättningar och dylikt, torde ofvannämnda kostnadssumma kunna reduceras med ett belopp af 325,580 kronor, motsvarande den beräknade kostnaden för förvärf af för järnvägen erforderlig mark med mera, och skulle således statsverkets utgift för banan blifva 13,263,500 kronor, hvilket belopp lämpligen torde kunna afrundas till 13,300,000 kronor eller 113,910 kronor per kilometer.

Ehuruväl till följd af den högre anläggningskostnad, som, enligt hvad sålunda nämnts, järnvägen skulle komma att draga, banans ekonomiska resultat enligt förut nämnda trafikberäkning icke skulle blifva fullt så godt, som i styrelsens förberörda utlåtande angifvits, torde dock på grund af det ekonomiska uppsving, som jämväl uti ifrågavarande trakter af vårt land under de senare åren inträdt, trafiken å banan böra kunna antagas blifva ej oväsentligt större än som vid uppgörandet af trafikberäkningen kunnat förutsättas samt sålunda lämna ett fullt så godt resultat, som förut beräknats.

På grund af hvad sålunda anförts, hemställde styrelsen i underdånighet, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå 1907 års Riksdag besluta, dels om utförande genom statens försorg af en järnväg 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, dels att för påbörjande af nämnda anläggning anvisa för år 1908 2,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att däraf under år 1907 förskottsvis utanordna 500,000 kronor.

Såsom villkor för järnvägens byggande med statsmedel borde föreskrifvas, att landsting, kommuner eller enskilda skulle utfästa sig

*att kostnadsfritt för densamma upplåta:*

*dels för all framtid*

all mark till banbyggnad med därtill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallellvägar,

all mark för banbevakningsområden, hållplatser, bangårdar och vattenstationer med tillhörande ledningar,

genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvardera sidan af banans medellinje samt, där arbetets beskaffenhet betingade en större bredd, hvad som i sådant hänseende erfordrades med all å den upplåtna marken växande skog,

all mark för till följd af järnvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda vägar, äfvensom

rätt att efter behof i sjöar och vattendrag taga för järnvägsbyggnaden och för banans trafikerande med mera erforderligt vatten, samt att, där område icke ansåges böra för ändamålet förvärfvas, framdraga och för framtiden underhålla för vattentagning erforderlig ledning,

*dels och under arbetets fortgång*

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- eller grustäcker med därtill hörande vägar och sidospår äfvensom för vattentagning behöflig mark, att vid arbetets slut aflämnas i då befintligt skick,

*att* upplåtelsen jämväl skulle innebära förpliktelse att lämna ersättning för husflyttningar och olägenheter till följd af försvårad brukning och förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara måtte, som kunde anses härflyta af det genom järnvägens anläggning orsakade intrång, samt

*att*, när och hvar Kungl. Maj:t så pröfvade nödigt, vid banlinjen till i orten gångbart pris tillhandahålla järnvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagdt antal af 200 stycken per kilometer af banans längd,

*allt* med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende därutinnan kunde komma att brista.

Beträffande utsikterna för den af järnvägsstyrelsen förordade linjens ekonomiska bärighet tillåter jag mig att hänvisa till en af föreståndaren för järnvägsstyrelsens milkontor Adolf d'Ailly uppgjord promemoria (*Bil. B.*)

*Vidare utredning om Järnalinjens bärighet.*

Uti underdånigt utlåtande den 17 december 1906 har järnvägsstyrelsen afstyrkt bifall till en af P. Emil Lindahl med flera i Trosa gjord, till styrelsen remitterad framställning, att Kungl. Maj:t måtte låta vidtaga åtgärder för byggande snarast möjligt genom statens försorg af en järnväg från Tumba station å västra stambanan genom Grödinge och Mörkö socknar förbi Tullgarn, utefter Fjärdsvallslandet öfver Andervik och Trosa stad till Norrbystugan samt vidare öfver Nyköping och Lunda till Norrköping.

*Järnvägsstyrelsens utlåtande den 1 december 1906.*

*Nytt yttrande  
af chefen för  
generalstaben.*

Chefen för generalstaben, från hvilken nytt utlåtande inforrats, har i underdånig skrifvelse den 10 april 1907 meddelat, att han, med hänsyn till den redan befintliga tryggade järnvägsförbindelsen öfver Katrineholm, ej hade något att erinra mot den föreslagna sträckningen, äfvensom att de tekniska bestämmelser, järnvägsstyrelsen tänkt sig för ifrågasvarande bana vore militäriskt tillfredsställande.

*Departements-  
chefens  
yttrande.*

Den föregående framställningen visar, med hvilket lifligt intresse ifrågasvarande järnvägsföretag redan från början omfattats och allt fortfarande omfattas af ortsinvånarna. Tvifvelsutän skulle, därest begärd koncession erhållits, en järnväg i dessa trakter långt före detta hafva kommit till stånd. Äfven för koncessionssökandena framstod det emellertid såsom riktigast, att järnvägen byggdes såsom statsbana, och det synes mig också, som om tanken på en enskild järnväg här bör vara utesluten.

Genom den föreslagna banan vinnas nämligen två för statens järnvägar viktiga önskemål. Dels kommer förbindelsen mellan Stockholm och sydligare delar af landet att ej obetydligt förkortas, dels besparas åtminstone för en afsevärd tid framåt en eljest erforderlig dubbelspår-anläggning å en del af linjen Stockholm—Katrineholm. Visserligen kommer anläggningen af en ny järnväg att draga större kostnad än en dubbelspår-anläggning vid den redan befintliga linjen, men detta motväges dels af den nämnda vägförkortningen dels ock däraf, att den föreslagna järnvägen kommer att genomlöpa folkrika och bördiga trakter, som utan tvifvel skola tillföra densamma en afsevärd och lönande trafik.

Beträffande den sträckning, som järnvägen bör erhålla, torde af skäl, som järnvägsstyrelsen framhållit, sträckningarna öfver Trosa stad och öfver Ålberga ej böra ifrågakomma. Af de tre hufvudlinjerna föreligger i fråga om Tumbalinjen inga ritningar och ej heller någon utredning om dess ekonomiska förutsättningar, men finner jag i likhet med järnvägsstyrelsen denna linje, ehuru den erbjuder en något kortare väglängd, på grund af den höga anläggningskostnaden icke kunna förordas. Vid jämförelsen mellan Tumbalinjen samt de båda andra linjerna är också att taga i betraktande, att dubbelspår-anläggning redan blifvit utförd mellan Tumba och Rönninge.

Gnestalinjens företräden framför Järnalinjen ligga i den en kilometer kortare sträckningen samt i den något billigare anläggningskostnaden. Dessa företräden uppvägas dock mångfaldigt af de bättre trafik-

utsikterna å Järnalinjen, hvilken skulle komma att blifva till större gagn för allmänheten och särskildt för Nyköpings stad.

Linjen Järna—Vagnhärad—Nyköping—Lunda—Norrköping synes mig alltså framstå såsom den fördelaktigaste sträckningen.

Med hänsyn till järnvägens stora betydelse för de orter, den kommer att genomlöpa, anser jag, i likhet med järnvägsstyrelsen, att för anläggning af ifrågavarande järnväg på statens bekostnad bör uppställas såsom villkor, att statsverket icke drabbas af några kostnader för jordlösen, skadeersättningar och dylikt. Bland de föreslagna villkoren hafva jämväl upptagits bestämmelser, hvarigenom staten uttryckligen skulle tillförsäkras för banans anläggning och trafikerande erforderligt vatten. Vidare hafva villkoren kompletterats med ett tillägg om att markupplåtelsen skall innebära förpliktelse att lämna ersättning för husflyttningar, som orsakas af järnvägens anläggning. Dessa bestämmelser hafva visat sig vara behöfliga, för att staten, såsom afsedt är, skall undgå alla kostnader af ifrågavarande slag. Dessutom torde bland villkoren böra upptagas uttryckligt stadgande därom, att vederbörande skola utan kostnad för staten anskaffa och till järnvägsstyrelsen öfverlämna alla för erhållande af lagfart å den upplåtta marken erforderliga handlingar och kartor.

I detta sammanhang tillåter jag mig att erinra om angelägenheten däraf att redan vid första upplåtelsen af mark för bangårdar och hållplatser af vederbörande äskas så stora områden, att framdeles möjligen erforderliga utvidgningar må kunna äga rum. Det har nämligen understundom visat sig, att nödiga utvidgningar mött svårigheter på grund af det begränsade utrymmet. Vid bestämmande af den för järnvägen behöfliga mark torde äfven böra tillses, att plats erhålles till anordnande af rymliga bostäder, om möjligt egna hem, åt järnvägens personal. Någon så särdeles stor ökad kostnad för vederbörande upplåtare torde härigenom ej uppstå, då marken före banans anläggning i regel ej har så stort värde.

Inom Riksdagen har upprepade gånger, då anslag till järnvägsbyggnader beviljats, uttalats önskvärdheten af att entreprenadsystemet i största möjliga omfattning måtte komma till användning vid byggnadsarbetena. Särskilda sakkunnige, som efter Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallats för att afgifva yttrande och förslag huru ledningen af och tillsynen öfver nya järnvägsanläggningar för statens räkning borde för framtiden lämpligast ordnas, hafva i sitt den 30 mars 1906 afgifna yttrande uttalat sig i samma riktning. Äfven jag finner denna tanke vara värd synnerligt beaktande; och synes mig därför, därest beslut

kommer att fattas om byggande af ifrågavarande bana, böra tagas i öfvervägande, huruvida icke byggnadens utförande bör öfverlämnas på generalentreprenad; den föreslagna banans läge nära Stockholm och i en folkrik bygd torde nämligen innebära förutsättningar för att enskilda personer skulle kunna åtaga sig och på ett tillfredsställande sätt utföra byggnadsarbetet.

Samtidigt med det jag anmäler föreliggande fråga om anläggande af en statsbana mellan Järna och Norrköping, ärnar jag inför Kungl. Maj:t framlägga förslag om byggande af statsbanor mellan Bastuträsk och kusten vid Skellefteå, mellan Älfsby och Piteå och en del af den s. k. inlandsbanan. Riksdagen har redan till fortsättande af norra stambanan mellan Morjärv och Lappträsk för år 1908 anvisat 1,200,000 kronor, och torde, sedan järnvägen till Lappträsk blifvit färdig, densamma omedelbart böra fortsättas till finska gränsen. Med hänsyn till dessa synnerligen omfattande järnvägsföretag har jag ansett lämpligt, att en plan för banbyggnadsarbetenas bedrivande under de närmaste åren upprättas; och har därför på min begäran en sådan, afseende åren 1908—1913, uppgjorts inom järnvägsstyrelsen.

Denna plan ter sig på följande sätt:

	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Järna—Norrköping .....	2,000,000	2,300,000	3,200,000	2,600,000	3,200,000	—
Bastuträsk—Skellefteå .....	800,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	—	—
Älfsby—Piteå .....	—	—	—	500,000	2,400,000	2,000,000
Morjärv—finska gränsen .....	1,200,000	1,200,000	1,300,000	1,500,000	1,500,000	—
Inlandsbanan .....	2,000,000	3,000,000	3,000,000	2,900,000	—	—
Summa	6,000,000	8,000,000	9,000,000	9,000,000	7,100,000	2,000,000

De belopp, som för nu ifrågavarande anläggningar af nya järnvägar skulle erfordras, äro ju högst afsevärda, men jag ber härvid få erinra, att Riksdagen tidigare beviljat anslag för enstaka år till högre belopp än de, som i planen upptagas.

Jag har för sakens belysande låtit verkställa en utredning angående de anslag, Riksdagen under de senaste 30 åren beviljat för statens järnvägsbyggnader, därvid jag ej tagit hänsyn till de medel, som anvisats för dubbelspårordningar eller för nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar. Denna utredning ger vid handen, att dessa anslag uppgått till

år 1877 .....	6,000,000	kronor
» 1878 .....	8,350,000	»
» 1879 .....	8,470,000	»
» 1880 .....	5,100,000	»
» 1881 .....	2,500,000	»
» 1882 .....	2,000,000	»
» 1883 .....	6,347,000	»
» 1884 .....	5,754,000	»
» 1885 .....	2,000,000	»
» 1886 .....	1,750,000	»
» 1887 .....	2,000,000	»
» 1888 .....	2,500,000	»
» 1889 .....	4,000,000	»
» 1890 .....	4,665,000	»
» 1891 .....	5,823,000	»
» 1892 .....	6,800,000	»
» 1893 .....	3,700,000	»
» 1895 .....	2,600,000	»
» 1896 .....	1,350,000	»
» 1897 .....	4,625,000	»
» 1898 .....	11,250,000	»
» 1899 .....	8,037,500	»
» 1900 .....	14,658,000	»
» 1901 .....	13,059,000	»
» 1902 .....	4,172,000	»
» 1903 .....	3,340,000	»
» 1904 .....	4,600,000	»
» 1905 .....	2,072,600	»
» 1906 .....	730,000	».

I de åren 1883 och 1884 beviljade anslagen ingå köpeskillingarna för järnvägarna Söderhamn—Bergviken samt Sundsvall—TorpsHAMMAR.

Utöfver här ofvan upptagna belopp har Riksdagen anvisat till inköp år 1890 af järnvägen Luleå—Gellivare 7,000,000 kronor, år 1895 af västkustbanan 23,526,549 kronor 81 öre och år 1899 af bandelen Frövi—Örebro 3,160,000 kronor.

Det synes mig gifvet, att det skall vara lättare att bibehålla en god stam af arbetsledare och arbetare med en i jämn stegring fortgående byggnadsverksamhet, än om arbetena bedrifvas så ojämnt som exempelvis i slutet af 1890- och början af 1900-talet. Järnvägsstyrelsen

har också såsom sin mening uttalat, att det icke synes möta några större svårigheter att erhålla fullt lämpliga arbetsledare för bedrivande af arbetena å statens järnvägsbyggnader i den omfattning, som i planen blifvit ifrågakämd. Jag har därför icke funnit något att erinra mot den uppgjorda planen, så mycket mindre som jag, på sätt förut nämnts, har grundad anledning antaga, att järnvägen Järna—Nyköping—Norrköping skall kunna utföras på generalentreprenad.

På grund af hvad jag sålunda anført, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

att, under förbehåll att här ofvan angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta 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

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

I hvad föredragande departementschefen sålunda hemställt instämde statsrådets öfriga ledamöter; och behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla hvad statsrådet sålunda tillstyrkt samt befallde, att i enlighet därmed proposition till Riksdagen skulle aflåtas af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*O. G. Rehn.*

---



## Bilaga A.

## Öfversikt af kostnaderna för ny statsbaneförbindelse mellan västra stambanan och Norrköping i förening med dubbelspår från Tumba.

Sträckningar.	L ä n g d.			K o s t n a d.				T o t a l	
	Dubbel- spår.	Ny stats- bana.	Summa.	Dubbelspår utan rul- lande materiel.		Ny statsbana med rul- lande materiel.		k o s t n a d.	
	Meter.	Meter.	Meter.	Summa.	För km.	Summa.	För km.	Summa.	För km.
Tumba—Vagnhärad—Lunda—Norrköping .....	—	137,860	137,860	—	—	19,269,940	139,779	19,269,940	139,779
Tumba—Igelsta—Järnvägens svängbro—Saltskog—Järna—Vagnhärad—Lunda—Norrköping .....	24,762	116,759	141,521	3,948,080	159,441	12,238,080	104,815	16,186,160	114,374
Tumba—Igelsta—Södertälje stad—Saltskog—Järna—Vagnhärad—Lunda—Norrköping .....	27,997	116,759	144,756	4,120,180	147,165	12,238,080	104,815	16,358,260	113,006
Tumba—Igelsta—Järnvägens svängbro—Saltskog—Gnesta—Vallmyra—Lunda—Norrköping .....	42,161	98,360	140,521	4,883,480	115,829	11,156,320	113,423	16,039,800	114,145
Tumba—Igelsta—Södertälje stad—Saltskog—Gnesta—Vallmyra—Lunda—Norrköping .....	45,396	98,360	143,756	5,055,580	111,366	11,156,320	113,423	16,211,900	112,774
Tumba—Igelsta—Järnvägens svängbro—Saltskog—Gnesta—Vallmyra—Ålberga—Norrköping ...	42,161	98,314	140,475	4,883,480	115,829	11,338,520	115,330	16,222,000	115,480
Tumba—Igelsta—Södertälje stad—Saltskog—Gnesta—Vallmyra—Ålberga—Norrköping .....	45,396	98,314	143,710	5,055,580	111,366	11,338,520	115,330	16,394,100	114,077

Kostnaden för dubbelspår från Älfsjö till Tumba 14,890 meter utgör 1,300,000 kr. eller för km. 87,806 kr.

*Bilaga B.***P. M.**

rörande utsikterna till ekonomisk bärighet för den ifrågakämda statsbanelinjen Järna—Nyköping—Norrköping.

Enligt en kungl. järnvägsstyrelsens utlåtande af den 28 april 1899 bifogad, på statistiska uppgifter för år 1896 grundad trafikberäkning skulle för linjen Järna—Nyköping—Norrköping vara att påräkna en bruttoinkomst af 1,202,757 kronor och, om driftkostnaden beräknades till 55 % af bruttot, en nettoinkomst af 541,241 kronor, motsvarande en afkomst af 4,4 % å den till 12,238,080 kronor beräknade kostnaden för anläggning och utrustning med rullande materiel.

Till grund för nämnda beräkning har kungl. järnvägsstyrelsen lagt en jämförelse med linjen Järna—Katrineholm—Norrköping, hvarvid trafikintensiteten pr person inom hvardera linjens trafikområde beräknats ur de kända resp. folkmängds- och fyrktalen för år 1896.

Med ledning dels af dessa mått på trafikintensiteten pr person och dels af den för linjen Järna—Katrineholm—Norrköping kända absoluta storleken af den icke genomgående trafiken för samma år har storleken af motsvarande, för linjen Järna—Nyköping—Norrköping påräkneliga trafik framkalkylerats.

Med användande af järnvägsstatistiska data för ifrågavarande år rörande medeltransportlängder, inkomst af vissa trafikenheter och nettoinkomstprocent har slutligen det ekonomiska resultatet för den föreslagna linjen beräknats.

I sitt utlåtande af den 24 november 1906 rörande samma järnvägslinje har kungl. järnvägsstyrelsen på grund af ökade material- och arbetskostnader samt de större fordringar på soliditet och trafikteknisk fullkomning, som numera ställas på en statsbanelinje, beräknat byggnads- och utrustningskostnaden till 13,263,500 kronor.

I betraktande af det ekonomiska uppsving, den ifrågakämda järnvägslinjens trafikområde genomgått under den sedan år 1896 förflutna tiden, anser emellertid kungl. järnvägsstyrelsen, att, ehuru anläggningskostnaden sålunda ansenligt ökats, det ekonomiska resultatet af driften å densamma dock skall blifva fullt så godt, som förut beräknats.

Att ett sådant antagande är fullt berättigadt, torde framgå af här nedan följande, i enlighet med den af kungl. järnvägsstyrelsen använda metoden utförda, direkta beräkning rörande ifrågasatta linjes ekonomiska bärighet.

Att trafikområdet ifråga är stadt i kraftig ekonomisk utveckling, framgår af nedanstående sammanställning rörande

*linjen Järna—Nyköping—Norrköping.*

	1896 31/12	1905 31/12	1906 31/12	Ökning under 1897—1906 %
Folkmängd inom trafikområdet .....	29,530	30,660	30,694	3,94
Personer per bankilometer .....	252	262	262	3,94
Fyrktal inom trafikområdet .....	276,346	457,668	500,587	81,15
Fyrktal pr person .....	9,36	14,93	16,31	74,25
Trafikintensitet pr person.....	7,37	9,55	9,93	35,41

Man finner af ofvanstående tablå, att, medan folkmängden under 10-årsperioden 1897—1906 ökats med 3,94 %, har fyrktalet ökats med icke mindre än 81,15 %, antalet fyrkar pr. person med 74,25 % och trafikintensiteten pr. person med 35,41 %.

Med frånräkande af ändpunkten, Norrköping, är Nyköping den viktigaste trafikällan för den föreslagna linjen, och meddelas här nedan några siffror, belysande den stora utveckling, som denna stad i alla afseenden genomgått under 10-årsperioden 1896—1905:

## Nyköping.

	1895 31/12	1905 31/12	Ökning under tiden 1896—1905	
			antal	%
Folkmängd ..... antal	6,488	8,363	1,875	28,90
Bevilling ..... kr.	17,218	29,201	11,983	69,60
Fabriker ..... antal	21	32	11	52,38
Arbetare ..... antal	625	1,284	659	105,44
Tillverkningsvärde ..... kr.	2,960,805	5,838,280	2,877,475	97,19
Vid <i>Nyköpings station</i> :				
afgångna resande ..... antal	35,646	52,852	17,206	48,27
afsändt gods ..... ton	9,445	16,805	7,360	77,92
anländt gods ..... ton	9,822	28,465	18,643	189,81
rörelsen bevillingstaxerad till ..... kr.	22,318	52,005	29,687	133,02
Vid <i>Nyköpings hamn</i> :				
ank. och afg. fartyg ..... antal	570	928	358	62,81
dräktighet ..... ton	54,454	75,695	21,241	39,01

De siffror rörande Nyköping, hvilka kunnat erhållas för år 1906, förete en fortgående ökning. Så har exempelvis bevillingen för detta år i förhållande till den för året förut ökats med 13,53 %, antal afgångna och anlända fartyg med 41,06 % och dessas tontal med 48,25 %. Vid Nordiska kompaniets verkstäder, hvilka år 1905 ännu ej voro fullt färdiga, utgjorde tillverkningsvärdet detta år 479,675 kronor, men hade år 1906 ökats till omkring 700,000 kronor.

En synnerligen kraftig utveckling företer jämväl Oxelösunds municipalsamhälle, hvilket för järnvägen ifråga blir af stor betydelse. Bevillingssumman för det område, som nu bildar detta samhälle, utgjorde år 1895 1,832 kronor, men hade år 1906 ökats till 13,819 kronor eller med 654,31 %. År 1895 afreste från Oxelösund station 19,334 personer och afsändes 36,468 ton gods; motsvarande tal år 1905 voro 29,268 personer och 95,804 ton gods, utvisande en ökning under 10-årsperioden 1896—1905 af resp. 51,38 % och 162,71 %.

En transportartikel af mycket stor vikt för den ifrågaställda järnvägen är mjölk, som utan tvifvel i stora mängder kommer att införas

till hufvudstaden. Sälunda beräknas af de med mejerihandteringen inom orten mest förtrogna personer, att från en areal af omkring 39,000 hektar inom Hölebo, Rönö och Jönåkers härader efter järnvägens tillkomst en för närvarande icke möjlig mjölktillförsel till Stockholm af icke mindre än omkring 22 miljoner liter årligen skulle kunna komma till stånd. Med en beräknad årlig åtgång af 254 liter pr individ vore denna kvantitet tillräcklig för en folkmängd af omkring 87,000 personer eller mera än  $\frac{1}{4}$  af Stockholms nuvarande folkmängd.

Då uppgifter för jämförelselinjen Järna—Katrineholm—Norrköping rörande dels de i slutet af år 1906 påförda fyrktalen och dels trafikens storlek under samma år icke ännu kunnat erhållas, hafva siffrorna för år 1905 måst läggas till grund för trafikberäkningen rörande linjen Järna—Nyköping—Norrköping.

Enligt kungl. järnvägsstyrelsens beräkning var år 1896 det antal resande, som borde tillgodoräknas jämförelselinjen Järna—Katrineholm—Norrköping, 397,602 eller 2,967 resande pr. bankilometer, och den transporterade godsmängden, inklusive lefvande djur, 226,988 ton eller 1,694 ton pr. bankilometer.

Motsvarande siffror för år 1905 utvisa ett antal af inalles 606,217 resande och 267,511 ton gods eller 4,524 resande och 1,996 ton pr. bankilometer.

Med användande af de för år 1905 funna talen och med tillämpning af kungl. järnvägsstyrelsens beräkningsmetod erhålles för linjen Järna—Nyköping—Norrköping slutligen en bruttoinkomst af

för resande .....	kronor 654,757: —	samt
» gods .....	» 827,956: —	
	<hr/>	
	eller tillsammans kronor 1,482,713: —.	

Vid östra stambanan, hvilken väl får anses närmast jämförlig med här ifrågakvarande linje, uppgick nettobehållningen till 46,2 procent af bruttoinkomsten, och detta trots de betydande kostnaderna för den långväga trafiken med dennas nattåg, större hastighet m. m., samt trots den med ökad afstånd sjunkande godstariffens inverkan.

Om därför nettobehållningen för linjen Järna—Nyköping—Norrköping antages uppgå till 45 procent af bruttot eller till samma procent, som förut beräknats af kungl. järnvägsstyrelsen, hvilket åtminstone ej torde kunna anses för högt tilltaget, erhålles såsom nettoinkomst 667,221 kronor. I afkomst å den numera beräknade byggnads-

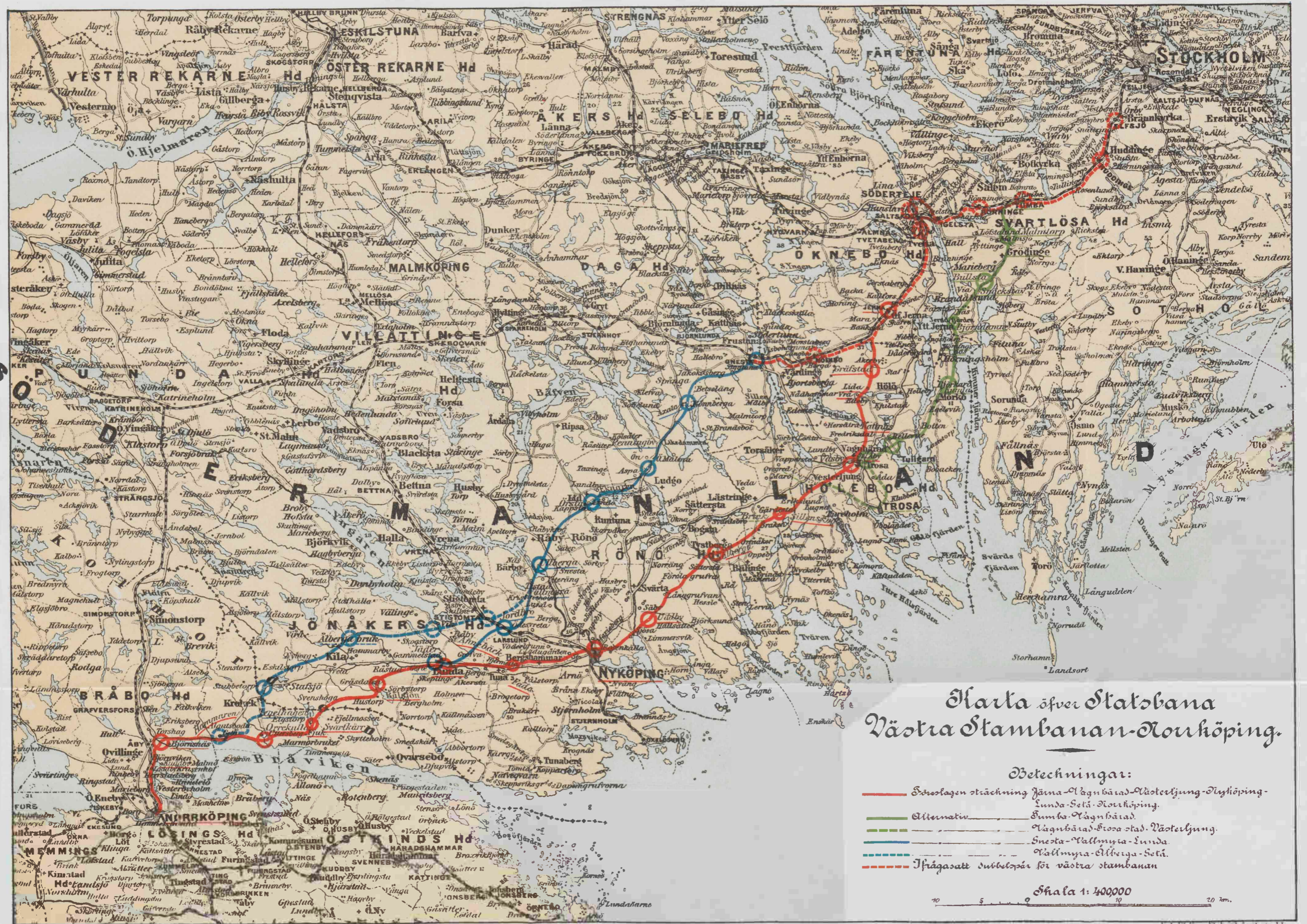
och utrustningskostnaden, 13,263,500 kronor, skulle alltså linjen Järna—Nyköping—Norrköping lämna *5,03 procent*.

Af ofvan rörande denna linje för år 1906 anförda tal, hvilka resultera i en trafikintensitet pr. person inom trafikområdet af 9,98 mot 9,55 för år 1905, är det tydligt, att det ekonomiska resultatet blifvit än bättre, om beräkningen kunnat baseras på siffrorna för detta år.

Stockholm i mars 1907.

*Adolf d'Ailly.*





Skarta öfver Statsbana  
Västra Stambanan-Norköping.

Beteckningar:

- Sörslagen stäckning Jämså-Lagnbärad-Västertjunga-Dyghöring-Lunda-Setå-Norköping.
- Alternativt Sumba-Lagnbärad.
- - - Lagnbärad-Söra stad-Västertjunga.
- Snekta-Vallmyra-Lunda.
- - - Vallmyra-Ålbyga-Setå.
- - - Ifrågasatt dubbelspår för västra stambanan

Skala 1: 400000

10 5 0 20 km.

Fotograf. N. S. S. at. Inst. 1904.