

N:o 147.

Ank. till Riksd. kansli den 22 maj 1907, kl. 12 midd.

Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping. (R. A.)

I en den 19 nästlidne april till Riksdagen aflåten proposition, n:o 160, har Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan öfver 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.

Af åberopade statsrådsprotokollet inhämtas, bland annat, följande.

Den 4 oktober 1872 meddelade Kungl. Maj:t koncession å en järnvägsanläggning från Nyköping till Mölnbo station å västra stambanan. På grund af åtskilliga sanverkande 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 dåmera 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 greve 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 konsumtion, 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 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.

I anledning af denna ansökning afgäfvos utlåtanden af, bland andra, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt järnvägsstyrelsen, hvilken sistnämnda styrelse därvid anförde 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 densammans tillgodoseende snart nog måste vidtagas. Bland de utvägar, som i sådant hänse-

ende 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 tidsbesparing 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 hemställan, att Kungl. Maj:t täcktes bemyndiga järnvägsstyrelsen att låta verkställa undersökningar uti ifrågavarande afseende.

Genom bref den 28 januari 1898 fann Kungl. Maj:t, med hänsyn till angelägenheten att erhålla nödig utredning i ämnet 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.

Den 28 april 1899 inkom järnvägsstyrelsen med den anbefallda utredningen i ämnet och erinrade däruti till en början, hurusom styrelsen uti sitt förstberörda 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 bidraga till fyllandet af det alltmera framträdande behovet af särskilda åtgärder för tillgodo-seende 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.

Emellertid vore icke detta ändamål vunnet allenast genom den ifrågavarande järnvägsanläggningen, utan erfordrades jämväl anordnande af dubbel spårförbindelse mellan den nya banans anknypningspunkt 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 Älf-

sjö 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 sammanfölla å sträckan *Lunda—Norrköping*, under det att *Tumba-* och *Järnalinjerna*, båda berörande *Nyköping*, jämväl hade delen *Vagnhärad—Lunda* gemensam.

Med afseende å detaljerna af de verkställda undersökningarna och deras resultat tillåter sig utskottet att hänvisa till den af järnvägsstyrelsen häröfver lemnade redogörelsen, som återfinnes å sid. 8—20 i statsrådsprotokollet. Utskottet vill här endast påpeka, att den sträckning, som af styrelsen befunnits vara den fördelaktigaste, nämligen *Järna—Vagnhärad—Nyköping—Lunda—Norrköping*, skulle få en längd af 116,759 kilometer och beräknats kosta i anläggning 12,238,080 kronor eller 104,815 kronor per kilometer. I dessa belopp ingingo såväl expropriationskostnaderna som äfven de till 7,500 kronor per kilometer beräknade kostnaderna för anskaffning af rullande materiel. Rålsvikten hade beräknats till 40,5 kilogram för meter.

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 ingången till Norrköpings bangård, hvarest 300 meters radie måst inläggas för erhållande af raka hufvudspår med till-

räcklig längd å denna bangård, men medförde detta förhållande ingen nämnvärd olägenhet, enär bantågen å berörda punkt med anledning af bangårdens 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.

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 — yttrar järnvägsstyrelsen — 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;

statsbananätets 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 uppgjord trafikberäkning, en ränta af omkring 4,4 procent å banans anläggningskostnad vore att påräkna, tillstyrkte styrelsen 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 statsbanan hade emellertid — yttrar departementschefen — måst hvila, enär andra stora statsbanebyggnader ansetts böra i första rummet komma till utförande, därvid departementschefen särskildt erinrat om anläggning

af längdbanan genom Bohuslän och fortsättande af statsbanan genom öfre Norrland.

Ett steg framåt har emellertid frågan tagit genom de under senaste åren utförda dubbelspåraneläggningarna 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.

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.

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 behofvet 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 utsikterna 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 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 statsbanebyggnader, 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 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.

Den 24 november 1906 afgaf järnvägsstyrelsen utlåtande öfver Kungl. Maj:ts befallningshafvandes omförmälda skrifvelse äfvensom öfver särskilda af orsinvånarna gjorda framställningar i ämnet; och anförde styrelsen därvid följande.

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

I fråga om den för banan lämpligaste sträckningen hyste styrelsen fortfarande den uppfattning, som styrelsen i sistberörda utlåtande uttalat; och hemställde styrelsen med anledning däraf, att gjorda 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 aflättna 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 järnvägs byggande i styrelsens 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, rälsläggning, ballastning och banbevakningsbostäder med sammanlagdt omkring 500,000 kronor, dels däraf, 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 däraf, att efter förslagens upprättande på grund af Kungl. Maj:ts bref till järnvägsstyrelsen den 16 februari 1903 tillkommit åtskilliga föreskrifter om tjänstledighet med bibehållen aflöning och reseersättningar åt schaktnästare och materialvakter vid statens järnvägsbyggnader äfvensom i fråga 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. Sammanlagda 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, 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 har departementschefen hänvisat till en af föreståndaren för järnvägsstyrelsens milkontor Adolf d'Ailly uppgjord promemoria, som är bifogad statsrådsprotokollet å sid. 34—38.

Chefen för generalstaben, från hvilken nytt utlåtande inforrats, har i 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 ifrågavarande bana, vore militäriskt tillfredsställande.

För egen del har departementschefen slutligen yttrat följande:

»Den föregående framställningen visar, med hvilket lifligt intresse ifrågavarande 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 Älberga 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 trafikutsikterna 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 upplåtna 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	—	—
Ålsby—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	»

år 1895	2,600,000 kronor
» 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.»

Behovvet af en järnväg med den sträckning, som i förevarande proposition angifves, är enligt utskottets mening obestridlig, och betydelsen af denna järnväg inskränker sig icke till fördelar för de orter, genom hvilka den komme att framdragas; anläggningen komme äfven att tillgodose statsintressen af ej ringa vikt. Den skulle åstadkomma en ej obetydlig genväg mellan Stockholm och de södra orterna, den skulle upptaga en del af den alltjämt växande trafiken på västra stambanan

ofvanför Katrineholm och den skulle bringa statsbanenätet i direkt förbindelse med nya, ganska afsevärda trafikområden.

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

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

Men för att den föreslagna järnvägen skall motsvara nu angifna ändamål, är det nödvändigt, att den bygges såsom statsbana. I motsatt fall torde man ej kunna undgå att åt enskilda bevilja den koncession å banans anläggande, som sedan många år tillbaka varit begärd. Men därigenom skulle staten blifva utsatt för en konkurrens, hvilken med hänsyn till den kortare förbindelse, som den nya banan erbjuder, samt de därpå betingade billigare fraktkostnaderna komme att ogynnsamt inverka på det ekonomiska resultatet af angränsande statsbanedelars drift. För staten står visserligen den utvägen öppen att inlösa banan. Men då densamma, anlagd såsom enskild järnväg, säkerligen icke vare sig med afseende å öfverbyggnad eller i fråga om lutningsförhållanden och

kurvor blifvit utförd i öfverensstämmelse med de fordringar, som måste ställas på en statsbana med denna sträckning, komme otvifvelaktigt i följd af de utgifter, som påkallas för banans ombyggnad och komplettering, statens kostnader för detta förvärf att ställa sig betydligt högre, än om banan från början blifvit af staten anlagd.

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

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

Utskottet hemställer

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning, må, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 april 1907 omförmälda 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 till påbörjandet af anläggningen för år 1908 anvisa ett belopp af 2,000,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande af detta belopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 22 maj 1907.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

Reservationer

af herrar *H. P. P. Tamm, I. Wijk, K. E. Bohnstedt, E. Fränckel, friherre N. A. H. Palmstierna, P. O. Liedberg, C. Persson, och J. T. Larsson*, hvilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hafva följande lydelse:

»En järnväg från västra stambanan till Norrköping vare sig enligt Kungl. Maj:ts förslag från Järna station öfver Nyköping och Lunda eller med någon annan af de uti ifrågavarande proposition omnämnda sträckningar skulle tvifvelsutan lända till betydande gagn för de trakter, banan skulle komma att genomlöpa. Att åter det allmänna har så stort intresse af en dylik järnväg, att densamma bör anläggas med statsmedel, därom har utskottet icke funnit sig öfvertygad. Visserligen skulle genom en sådan bana förbindelsen mellan hufvudstaden och de södra orterna något förkortas — med omkring 17 kilometer, därest den af Kungl. Maj:t föreslagna Järnalinjen väljes. Den däraf uppkommande tidsbesparingen torde emellertid blifva helt liten och i alla händelser så ringa, att den icke kan tillmätas någon egentlig betydelse vid afgörandet af frågan, huruvida staten bör anlägga järnvägen eller ej. Banans föreslagna sträckning öfver Kolmården är nämligen besvärad af, bland annat, oafbrutna stigningar af flere kilometers längd, och detta har till följd, att särskildt snälltåg där icke skulle kunna framföras med önskvärd hastighet.

Såsom skäl för järnvägens anläggande för statens räkning har jämväl framhållits, att därigenom en eljest nödig dubbelspåranläggning å en del af linjen mellan Stockholm och Katrineholm skulle åtminstone för en afsevärd tid framåt uppskjutas. Att en järnväg sådan som den af Kungl. Maj:t nu föreslagna skulle för den närmaste tiden minska behovet af ett dubbelspår, vill utskottet icke bestrida. Dock förefaller det sannolikt, att uppskofvet icke kommer att blifva synnerligen långt. Då behovet af dubbelspår således icke skulle blifva afhjälpt genom den föreslagna järnvägen, synes dess betydelse för det allmänna blifva ganska ringa. Det är för öfrigt uppenbart, att kostnaderna såväl för anläggandet som för bevakningen och skötseln af en helt ny järnväg af ifrågavarande beskaffenhet måste ställa sig betydligt högre, än då fråga blott är om ett dubbelspår invid en redan trafikerad linje.

Med hänsyn härtill och då såsom förut framhållits någon afsevärd tidsvinst för den genomgående trafiken icke skulle genom den ifråga-

satta järnvägen ernås, finner utskottet sig icke kunna tillstyrka, att densamma anläggas af staten. Utskottet får alltså hemställa,

att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke må af Riksdagen bifallas.»

samt af grefve *C. O. Taube* mot viss del af utskottets motivering.

Herrar friherre *C. H. Falkenberg* och *D. Persson* hafva begärt få antecknadt, att de icke deltagit i detta ärendes behandling inom utskottet.
