

N:o 96.

Ank. till Riksd. kansli den 20 April 1909, kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till fortsättning af statsbanorna Morjärv—Lappträsk, Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmsfjärden, Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors) samt Järna—Norrköping m. m. (R. A.)

I en den 26 sistlidne februari till Riksdagen aflåten proposition n:o 72 har Kungl. Maj:t under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag föreslagit Riksdagen att för år 1910 till utgående från riksgäldskontoret anvisa

dels till fullbordande af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt af landsvägen mellan Morjärv och Lappträsk ett belopp af 1,061,246 kronor,

dels till fortsättning af statsbanan från Bastuträsk till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden ett belopp af 1,000,000 kronor,

dels till fortsättning af statsbanan från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund ett belopp af 3,000,000 kronor,

dels ock till fortsättning af statsbanan från Järna öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping ett belopp af 2,000,000 kronor.

Till åberopade statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen i detta ärende anfört följande:

»Uti underdånig skrifvelse den 30 oktober 1908 har järnvägsstyrelsen anmält de anslagsbelopp, som, enligt styrelsens åsikt, böra för år 1910 äskas af Riksdagen för fortsättning af statsbanorna Morjärv—Lappträsk, Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmsfjärden, Östersund—Ströms vattudal (Ulriksfors) samt Järna—Norrköping.

Hvad till en början beträffar statsbanan *Morjärv—Lappträsk* tillåter jag mig erinra, hurusom, med anledning af en af Kungl. Maj:t till

Riksdagen gjord framställning om anläggning af dels en statsbana från Morjärv till Karungi by, dels landsväg från Boden öfver Morjärv till Lappträsk, 1904 års Riksdag, under förbehåll af vissa villkor, beslutit dels anläggning af en statsbana från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk för en beräknad kostnad af 3,984,846 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen hade att genomgå,

dels ock i sammanhang därmed anläggning af landsväg från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk för en beräknad kostnad beträffande den förra sträckningen af 615,000 kronor och vidarekommande den senare af 628,000 kronor,

äfvensom för påbörjande af nämnda anläggningar å riksstaten utom hufvudtitlarna för år 1905 anvisat 500,000 kronor.

Därefter har Riksdagen för samma ändamål beviljat för hvarterdera af åren 1906 och 1907 å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 500,000 kronor samt för år 1908 ett anslag af 1,200,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret äfvensom för år 1909 ett anslag af 1,500,000 kronor att likaledes utgå från riksgäldskontoret.

I de af Kungl. Maj:t för åren 1905, 1906, 1907 och 1908 fastställda arbetsplaner för ifrågakvarande anläggningar äro de för samma år beviljade anslag, 2,700,000 kronor, upptagna att användas på följande sätt:

1,485,000 kronor för järnvägen,

615,000 kronor för landsvägen mellan Boden och Morjärv, hvilken därmed fullbordats, samt

600,000 kronor för landsvägen Morjärv—Lappträsk.

Genom beslut den 27 november 1908 har Eders Kungl. Maj:t fastställt plan för arbetenas bedrivande under år 1909 å nämnda statsbana och landsväg, och upptager planen följande arbeten:

beträffande bananläggningen: fullbordande, i stort sedt, af terrasseringsarbetena, utförande af återstående trumbyggnader, fullbordande af broarna öfver Stråkan och Storträskån, fortsättande af arbetet med uppförande af broarna öfver Lillån och Kukkasjoki, fullbordande af erforderliga vägöfvergångar och vägomläggningar, fullbordande af arbetet med utvidgning af Morjärvs bangård, påbörjande af arbetet med anläggning af bangårdar vid Hvitvattnet och Lappträsk, uppförande af banbevakningsbostäder, utläggning af spår till Storträskån, fullbordande af ballastning till Räckjärv samt underballastning å sträckan Räckjärv—Storträskån; hvarjämte rullande materiel skall inköpas för 100,000 kronor; och

vidkommande landsvägsanläggningen: fullbordande af bron öfver Stor-träskån.

Hvad beträffar det belopp, som enligt järnvägsstyrelsens förmenande bör för ifrågavarande statsbana och landsväg äskas af Riksdagen för år 1910, erinrar styrelsen uti sin berörda skrifvelse den 30 oktober 1908 till en början, hurusom styrelsen uti underdånig skrifvelse den 31 januari 1908 angående anslag för år 1909 till af Riksdagen beslutade järnvägsanläggningar anfört vidkommande nu ifrågavarande statsbana och landsväg, att de då återstående, för anläggningarnas fullbordande beräknade medlen, 2,527,846 kronor, borde så fördelas, att 1,500,000 kronor kunde disponeras under år 1909, under det att återstoden, 1,027,846 kronor, skulle reserveras för användning under år 1910 till, förutom inköp af rullande materiel för 33,000 kronor, erforderliga kompletteringsarbeten.

Sedan af Riksdagen för år 1909 för ändamålet beviljats 1,500,000 kronor, skulle således, anför järnvägsstyrelsen vidare, för anläggningarnas fullbordande återstå af de för samma anläggningar beräknade medel 1,027,846 kronor. Detta belopp syntes dock icke vara tillräckligt för att anläggningarna skola kunna fullbordas. Förhållandena hade nämligen gestaltat sig så, att ett öfverskridande af de för anläggningarna ursprungligen beräknade kostnaderna icke syntes kunna undvikas.

Järnvägsstyrelsen har nämligen funnit en kostnadsökning föranledas dels af den genom nådigt bref den 13 mars 1908 vid fastställande af definitiv plan för delen Stormyren—Lappträsk af statsbanan i fråga gifna föreskriften om ökad längd af rundspåren å de för möten af militärtåg afsedda stationer och mötesplatser, dels af den genom nådigt bref den 22 februari 1907 fastställda planen för bandelen Öfver Morjärv—Stormyren, hvarigenom banan erhållit en med större kostnad förenad sträckning än ursprungligen beräknats, dels ock af anläggningen utaf ett sidospår från håll- och lastplatsen vid Räckträsk till Räckträskvåndan, för hvilket genom nådigt bref den 13 mars 1908 fastställts definitiv plan.

Jag tillåter mig i detta sammanhang något närmare redogöra för de förhållanden, som föranledt Eders Kungl. Maj:ts nyssberörda beslut.

Med anledning af ett utaf järnvägsstyrelsen med underdånig skrifvelse den 9 januari 1908 ingifvet förslag till definitiv plan för bandelen Stormyren—Lappträsk samt till arbetsplan under år 1908 för landsvägen Morjärv—Lappträsk anförde chefen för generalstaben uti under-

dånigt utlåtande den 17 februari 1908, att det syntes önskvärdt, att längden af rundspåren mellan fripålarna å de för möten af militärtåg afsedda stationer och mötesplatser på statsbanorna ökades från hittills brukliga 350 och 300 meter till 400 meter för hvarje sådant spår, och att detta måtte tillämpas vid statsbanan Morjärv—Lappträsk, dock med undantag af den redan färdigbyggda delen Boden—Morjärv; och anmärkte generalstabschefen, att de nuvarande måtten ej längre motsvarade den ökade dragkraften och den därmed följande möjligheten till större tåg, samt att det syntes önskvärdt att uppnå enhet rörande ifrågavarande mått.

På grund af hvad chefen för generalstaben sålunda anført, meddelade järnvägsstyrelsen, att hinder icke mötte för utläggande till 400 meter af de militära rundspåren å nu ifrågavarande bandel, men att den för banan i dess helhet beräknade kostnaden genom den ifrågasatta spårförlängningen komme att ökas med omkring 14,000 kronor.

Genom beslut den 13 mars 1908 fastställde Eders Kungl. Maj:t det af järnvägsstyrelsen underställde förslaget till definitiv plan för bandelen Stormyren—Lappträsk, dock med den ändring att längden af rundspåren mellan fripålarna å de för möten af militärtåg afsedda stationer och mötesplatser å ifrågavarande bandel bestämdes till 400 meter.

Enligt hvad järnvägsstyrelsen nu meddelat, uppgår den häraf för-
anledda kostnadsökningen till 13,700 kronor.

Hvad därefter beträffar den ändrade sträckningen å bandelen Öfver Morjärv—Stormyren, fanns denna upptagen uti det förslag till definitiv plan för bandelen Öfver Morjärv—Stormyren, som med underdånig skrifvelse den 31 december 1906 underställdes Kungl. Maj:ts pröfning.

Järnvägsstyrelsen anförde därvid, att Nederkalix och Öfverkalix socknar genom utsedda ombud hos styrelsen gjort framställning om sådan ändring beträffande statsbanans Morjärv-Lappträsk sträckning mellan Öfver Morjärv och Östra Flakaträsk, att banan, som enligt uppgjord plan vore afsedd att förbi Granträsket framgå på ungefär två kilometers afstånd söder om den af Kalix älf bildade sjön Räck tjärv, måtte i stället dragas så nära som möjligt denna sjös sydligare del, den s. k. Räck tjärvändan, och helst till en punkt omkring 300 meter söder om densamma.

Med anledning häraf hade styrelsen låtit verkställa detaljerade undersökningar för en linje i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af förbemälda socknar angifna sträckning. För att de åsyftade fördelarna med banans närmande till Räck tjärvändan skulle i största möjliga utsträckning vinnas, syntes det emellertid vara erforderligt, att

ett spår anlades från en ifrågasatt håll- och lastplats i närheten af Räck tjärvändan ned till nämnda sjö, så att direkt förbindelse kunde erhållas mellan banan och ångbåtslederna å sjön.

Då detta senare alternativ, i synnerhet om sidospåret komme till utförande, enligt järnvägsstyrelsens åsikt skulle bättre än sträckningen förbi Granträsket tillgodose ifrågavarande bygders trafikbehof och äfven medföra ökning af trafiken å banan, förordade styrelsen till fastställelse sträckningen förbi Räck tjärvändan med dylikt sidospår.

Genom beslut den 22 februari 1907 fastställde Kungl. Maj:t den underställda definitiva planen för bandelen Öfver Morjärv—Stormyren i sträckningen förbi Räck tjärvändan, dock med undantag af sidospåret till nämnda sjö, en fråga, som Kungl. Maj:t förklarade sig vilja framdeles, uppå anmälan af järnvägsstyrelsen, ånyo upptaga till pröfning, sedan visadt blifvit, att landsting, kommuner eller enskilda tillförbundit sig att å plats och inom tid, som af järnvägsstyrelsen bestämdes, vid Räck tjärvändan anordna och för framtiden underhålla erforderlig kajbyggnad.

Sedan för anläggning af ifrågavarande sidospår intresserade förbundit sig att anordna den erforderliga kajbyggnaden äfvensom att för framtiden underhålla densamma, har Eders Kungl. Maj:t genom beslut den 13 mars 1908 fastställt förberörda definitiva plan för bandelen Öfver Morjärv—Stormyren, i hvad samma plan afser ifrågavarande sidospår från håll- och lastplatsen vid Räck tjärv till Räck tjärvändan.

Kostnadsökningen till följd af den sålunda förändrade sträckningen å bandelen Öfver Morjärv—Stormyren samt sidospåret till Räck tjärvändan har af järnvägsstyrelsen beräknats till 19,700 kronor.

Såsom förut är nämndt, utgöra de för användning under år 1910 reserverade medlen 1,027,846 kronor. Nyss omförmälda kostnader, som föranledas af de förlängda rundspåren och den dyrbarare sträckningen af bandelen Öfver Morjärv—Stormyren jämte sidospåret till Räck tjärvändan, uppgå sammanlagdt till 33,400 kronor.

Summan af nämnda belopp eller 1,061,246 kronor skulle, enligt hvad järnvägsstyrelsen uti sin nu ifrågavarande framställning af den 30 oktober 1908 uppgifver, vara det belopp, som bör för fullbordande af statsbanan Morjärv-Lappträsk samt landsvägen Boden—Lappträsk äskas af Riksdagen för år 1910.

Af detta belopp skulle, enligt styrelsens mening, 18,000 kronor användas till fullbordande af den för landsvägen mellan Morjärv och Lappträsk erforderliga bron öfver Kukkasjoki, 33,000 kronor till inköp

af rullande materiel och återstoden till fullbordande af statsbanan Morjärv—Lappträsk.

Järnvägsstyrelsen finner sig dock icke för närvarande kunna med bestämdhet afgöra, huruvida ofvannämnda belopp, 1,061,246 kronor, blir tillräckligt för ban- och landsvägsbyggnadernas fullbordande. Styrelsen har därvid närmast tänkt på de ersättningar för husflyttningar och andra olägenheter, som föranledas af landsvägsanläggningen Boden—Lappträsk.

Äfven för denna fråga tillåter jag mig lämna en något utförligare redogörelse.

Vid sitt beslut om anläggning af en statsbana från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk och i sammanhang därmed anläggning af landsväg från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk har 1904 års Riksdag uppställt såsom villkor,

att kostnadsfritt för den ifrågasatta banan skulle upplåtas mark dels för all framtid och dels under arbetets fortgång, på sätt i allmänhet plägar föreskrivas;

att kostnadsfritt för den ifrågasatta landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk skulle upplåtas all till väganläggningen erforderlig mark;

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

allt med skyldighet att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan tilläfventyrs kunde komma att brista.

Därefter har Norrbottens läns landsting den 23 september 1904 förklarat sig villigt att för ofvanberörda järnvägs- och landsvägsanläggningar ikläda sig enahanda förpliktelser, som blifvit af Riksdagen bestämda.

Uti underdånig skrifvelse den 12 april 1907 anförde järnvägsstyrelsen därefter följande. Enligt hvad arbetsledaren vid statsbanan Morjärv—Lappträsk och landsvägen Boden—Lappträsk hos styrelsen anmält, hade en af landstinget tillsatt järnvägsnämnd, som hade att i alla ärenden rörande ifrågavarande anläggningar föra landstingets talan och bevaka dess intressen, förklarat sig anse, att landstingets förenämnda åtagande att kostnadsfritt upplåta mark m. m., hvad beträffade landsvägsanläggningen, innefattade förpliktelse för landstinget att tillhandahålla endast den mark, som behöfdes till själfva vägens körbana med tillhörande

slántor och sidodiken, men icke afsåge sådan mark, som under byggnadstiden och delvis för framtiden erfordrades för sidoschakt, upplag af sten och jord samt sten- och grustäkter med därtill hörande vägar. Till följd häraf hade järnvägsstyrelsen i skrifvelse till järnvägsnämnden den 25 januari 1907 anhållit, att landstinget måtte

dels kostnadsfritt för landsvägsanläggningen Boden—Lappträsk upplåta för all framtid all mark till landsvägsbyggnaden med därtill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallellvägar och all mark för till följd af landsvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda, vägar samt under arbetets fortgång all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustäkter med därtill hörande vägar behöflig mark, att vid arbetets slut aflämnas i då befintligt skick,

dels ock 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 landsvägens anläggning orsakade intrång,

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

Till svar å denna skrifvelse förklarade järnvägsnämnden, att densamma funne sig förhindrad att å landstingets vägnar tillhandahålla annat än den af 1904 års landsting beslutade fria marken för landsvägsanläggningen.

Med anledning af hvad sålunda i ärendet förekommit, hemställde järnvägsstyrelsen i underdånighet om medgifvande för styrelsen att med vederbörande träffa aftal om upplåtelse af den i järnvägsstyrelsens förberörda skrifvelse till järnvägsnämnden omförmälda mark, som icke erfordrades för själfva vägbanan med sidodiken, samt om ersättning för de i samma skrifvelse omnämnda husflyttningar och olägenheter.

Därjämte anhöll järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte förordna, att, därest godvillig öfverenskommelse i ofvanberörda afseenden icke kunde träffas med vederbörande, den ersättning, som borde utgifvas för ifrågavarande mark och intrång, skulle bestämmas i den ordning, kungl. förordningen angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof den 14 april 1866 stadgade.

Sedan därefter Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län på föranledande af chefen för civildepartementet gjort framställning i saken till länets år 1907 församlade landsting, uppdrog landstinget åt järnvägsnämnden att med landstingets makt och myndighet besluta om de kostnader för landsvägsanläggningen,

hvilka kunde anses skäligen. Järnvägsnämnden förklarade sig å landstingets vägnar därefter villig att kostnadsfritt upplåta, bland annat, för all framtid all mark till landsvägsbyggnaden med därtill hörande släntor, sidodiken och vattenaflopp samt all mark för till följd af landsvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda, vägar. Därjämte åtog sig järnvägsnämnden för landstinget att ensam bestrida rättegångs- och expropriationskostnaderna för ifrågavarande landsvägsanläggning.

Efter vidare förhandlingar förklarade sig järnvägsnämnden villig att utöfver ofvan angifna åtaganden tillförbinda landstinget ersättnings-skyldigheten för all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustäkter med därtill hörande vägar behöflig mark, mot det att järnvägsstyrelsen åtog sig att ansvara för och bekosta ersättningar för husflyttningar, skada, intrång och olägenheter, eller, med ett ord, för alla andra kostnader, som måste tillerkännas markägarna till följd af landsvägsbyggnaden Boden—Lappträsk.

Sedan järnvägsstyrelsen meddelat, att någon mark för parallellvägar icke behöfde anskaffas, bemyndigade Eders Kungl. Maj:t genom beslut den 26 juni 1908, med godkännande af landstingets förberörda åtaganden, järnvägsstyrelsen att för landsvägsanläggningen Boden—Morjärv—Lappträsk träffa aftal med vederbörande om ersättning för husflyttningar och olägenheter till följd af försvårad brukning och förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta af det genom landsvägens anläggning orsakade intrång.

Vidare förordnade Eders Kungl. Maj:t, att, därest godvillig öfverenskommelse beträffande sagda ersättning icke kan med vederbörande träffas, den ersättning, som bör utgifvas, skall bestämmas i den ordning, förordningen den 14 april 1866 stadgar; hvarjämte förklarades, att de ersättningsbelopp, som på grund häraf varda öfverenskomna eller annorledes bestämda, skola utgå af det utaf Riksdagen för ifrågavarande landsvägsanläggning beviljade anslag.

Rörande denna fråga har järnvägsstyrelsen uti sin skrifvelse den 30 oktober 1908 meddelat, hurusom så stora kraf i nämnda afseende af vederbörande framställts, att man icke ansett sig kunna träffa uppgörelse med dem på frivillig väg och att på grund häraf syntes blifva nödvändigt hänskjuta frågan om dylika ersättningar till afgörande genom expropriationsförfarande. Frågan torde under sådana förhållanden knappast hinna blifva i sin helhet slutbehandlad förr än under sommaren år 1910.

Järnvägsstyrelsen har med anledning häraf förklarat sin afsikt vara att, sedan utredning kunnat åvägbringas angående det till följd

af nu nämnda förhållanden erforderliga ungefärliga belopp för anläggningarnas fullbordande, hos Eders Kungl. Maj:t anhålla om rätt att af tillgängliga medel förskjuta sådant belopp, med skyldighet för styrelsen att, sedan anläggningarna fullbordats och slutlig utredning om erforderligt tilläggsanslag vunnits, hos Eders Kungl. Maj:t anmäla det sålunda använda belopp till ersättning i likhet med hvad genom nådigt bref den 12 december 1902 föreskrifvits i fråga om den å anslaget till statsbanan Krylbo—Örebro uppkomna brist.

Jag tillåter mig i detta sammanhang beröra en annan fråga, som möjligen kan komma att inverka på kostnaderna för nu ifrågakvarande statsbana och landsväg.

Uti det underdåniga utlåtande, som chefen för generalstaben, såsom förut är nämndt, den 17 februari 1908 afgaf i anledning af, bland annat, järnvägsstyrelsens förslag till arbetsplan under år 1908 för landsvägen Morjärv—Lappträsk, anmärktes, att utfartsvägar till landsvägen från stationer och mötesplatser på linjen Morjärv—Lappträsk icke funnes medtagna i beräkningen. Enligt generalstabschefens mening borde detta emellertid ske, ty det måste anses såsom oskiljaktigt från hela idén med denna på militärt initiativ tillkomna landsväg, att den stode i förbindelse med samtliga stationer och mötesplatser på den järnväg, utefter hvilken den löper.

Järnvägsstyrelsen, som fått del af denna anmärkning, har meddelat, att styrelsen uppdragit åt vederbörande arbetsledare att, så snart ske kunde, på därför lämplig tid verkställa erforderliga undersökningar och kostnadsberäkningar beträffande dessa utfartsvägar; och har styrelsen förklarat sig skola inkomma med yttrande och förslag angående desamma.

Från järnvägsstyrelsen har ännu icke inkommit något yttrande i ämnet.

Utan att för närvarande vilja ingå på frågan om lämpligheten att anlägga sådana utfartsvägar, hvilken fråga i sinom tid torde blifva föremål för Eders Kungl. Maj:ts pröfning, har jag dock ansett mig böra framhålla, att ett bifall till generalstabschefens ifrågakvarande framställning gifvetvis kommer att medföra icke oväsentliga kostnader, hvilka icke upptagits i den ursprungliga kostnadsberäkningen.

Jag öfvergår härefter till anslagsbehovet för den uti järnvägsstyrelsens berörda skrivelse den 30 oktober 1908 omförmälda statsbanan *Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmsfjärden*.

Bastuträsk—
Skellefteå—
Kallholms-
fjärden.

Med anledning af en utaf Kungl. Maj:t till Riksdagen gjord framställning har 1907 års Riksdag, såsom Eders Kungl. Maj:t behagade erinra sig — under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges — beslutit anläggning af statsbana från Bastuträsk station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden för en beräknad kostnad af 5,328,000 kronor äfvensom till påbörjande af denna bana för år 1908 anvisat ett belopp af 800,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret.

Därefter har Riksdagen till fortsättning af samma bana för år 1909 anvisat ett belopp af 1,500,000 kronor att likaledes utgå från riksgäldskontoret.

Enligt det förslag till plan för bedrifvande af arbetena å ifrågasvarande bana under år 1908, som järnvägsstyrelsen underställt Eders Kungl. Maj:ts pröfning, skulle det för år 1908 anvisade anslaget användas till utförande af terrasserings- och trummurningsarbeten å sträckan Bastuträsk—Finnfors äfvensom till inköp för 100,000 kronor af rullande materiel.

Styrelsen har nu meddelat, att styrelsen då tänkte sig, att under år 1909 skulle dels utföras terrasserings- och trummurningsarbeten å sträckan Finnfors—Skellefte älf, dels uppföras bro öfver Skellefte älf, hvarjämte sträckan Bastuträsk—Skellefte älf skulle räsläggas och undergrusas samt rullande materiel inköpas för 100,000 kronor.

Då emellertid först under senaste delen af år 1908 de uppställda villkoren om markupplåtelse m. m. blifvit till alla delar fullgjorda, har någon fastställelse af arbetsplan för år 1908 icke kunnat meddelas.

Järnvägsstyrelsen har nu uti sin skrifvelse den 30 oktober 1908 anfört, att med anledning häraf arbetena å banan icke kunnat påbörjas samt att planen för desammas bedrifvande måste i viss mån ändras.

Enligt det af styrelsen upprättade förslaget till arbetsplan för år 1909, hvilket, såsom Eders Kungl. Maj:t behagade erinra sig, blifvit i nåder fastställt den 22 januari 1909, skola under detta år med de för anläggningen hittills anvisade medel dels terrasserings- och trummurningsarbetena påbörjas och fullbordas mellan Bastuträsk och Krångfors samt i hufvudsakliga delar utföras mellan Krångfors och Skellefteå, dels broarna öfver Röjnorbäcken, Hästbäcken och Krångån samt murningsarbeten å öfriga broar å bandelen Bastuträsk—Skellefteå påbörjas och fullbordas, dels sträckan Bastuträsk—Krångfors räsläggas och underballastas, dels samtliga bangårdsanläggningar å sträckan Bastuträsk—Skellefteå påbörjas; hvarjämte rullande materiel skulle inköpas för 200,000 kronor.

Vidkommande arbetena under år 1910 anföres uti den underdåniga skrifvelsen, att, enligt styrelsens mening, under sagda år dels terrasserings-, bro- och trummurningsarbetena borde fullbordas mellan Krångfors och Skellefteå samt påbörjas mellan Skellefteå och Kallholmen, dels sträckan Bastuträsk—Krångfors färdigballastas samt sträckan Krångfors—Skellefteå räsläggas och underballastas, dels husbyggnaderna påbörjas och fullbordas å linjen Bastuträsk—Finnfors och påbörjas å linjen Finnfors—Skellefteå, hvarjämte rullande materiel skulle inköpas för 125,000 kronor. Till dessa arbeten och inköp erfordrades ett belopp af 1,500,000 kronor, och borde sålunda, enligt styrelsens mening, för år 1910 af Riksdagen äskas nämnda belopp.

Vidkommande därefter statsbanan *Östersund—Ströms vattudal* tillåter jag mig erinra, hurusom 1907 års Riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts förslag, under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, beslutat anläggning af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund för en beräknad kostnad af 10,900,000 kronor samt häraf för år 1908 anvisat 2,000,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret.

Östersund—
Ströms
vattudal.

Därefter har 1908 års Riksdag till fortsättning af samma bana för år 1909 anvisat ett belopp af 3,000,000 kronor att likaledes utgå från riksgäldskontoret.

Enligt den af Eders Kungl. Maj:t den 27 november 1908 fastställda arbetsplanen för år 1909 skulle under samma år dels terrasserings-, bro- och trummurningsarbetena fullbordas å sträckan Östersund—Raftsjön, dels sträckan Indalsälven—Raftsjön räsläggas och underballastas, dels påbörjas förändring af bangården vid Östersund samt bangårdsanläggningarna vid Lit, Häggenås, Norderåsen och Munkflohögen äfvensom banbevakningsbostäderna å bandelen Östersund—Raftsjön, hvarjämte rullande materiel skulle inköpas för 400,000 kronor.

Beträffande denna bana föreslår järnvägsstyrelsen i sin skrifvelse den 30 oktober 1908, att under år 1910 terrasserings- och vattengenomlopp skulle utföras å sträckan Raftsjön—Hallviken samt påbörjas mellan Hallviken och Ulriksfors, sträckan Östersund—Munkflohögen färdigballastas, samt sträckan Munkflohögen—Hallviken räsläggas och underballastas, uppförande af husbyggnader fortsättas på sträckan Östersund—Lit samt påbörjas å sträckan Lit—Hallviken, hvarjämte rullande materiel skulle inköpas för 288,540 kronor, eller den summa, som skulle återstå odisponerad af det för hela banan beräknade beloppet för rullande materiel.

Enligt sådan plan borde, enligt styrelsens mening, för denna anläggning för år 1910 af Riksdagen anvisas ett belopp af 3,000,000 kronor.

Järna—Norr-
köping.

Hvad slutligen angår statsbanan *Järna—Norrköping* har Riksdagen, såsom Eders Kungl. Maj:t jämväl täcktes erinra sig, med bifall till Kungl. Maj:ts framställning, under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, beslutit 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 påbörjande af anläggningen för år 1908 anvisat ett belopp af 2,000,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret.

Därefter har 1908 års Riksdag för år 1909 anvisat till fortsättning af samma bana ett belopp af 1,300,000 kronor att likaledes utgå från riksgäldskontoret.

Jag tillåter mig här erinra, hurusom Kungl. Maj:t genom nådigt beslut den 2 augusti 1907 anbefallt järnvägsstyrelsen att, efter det ytterligare undersökningar blifvit anställda, inkomma med förslag till definitiv plan för ifrågavarande järnvägsanläggning. I sammanhang därmed har Kungl. Maj:t — under förklarande att Kungl. Maj:t funnit utförandet af järnvägsanläggningen från Järna till Norrköping böra, såvidt möjligt, öfverlämnas på generalentreprenad — förständigat järnvägsstyrelsen att med anledning häraf yttra sig, samt att till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till entreprenadkontrakt och de öfriga bestämmelser, som i sammanhang därmed kunde finnas erforderliga.

Vidare ber jag få nämna, att järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 19 januari 1909 underställt Eders Kungl. Maj:ts pröfning frågan om järnvägens hufvudsakliga sträckning; och har Eders Kungl. Maj:t genom nådigt beslut den 29 januari 1909 anbefallt järnvägsstyrelsen att uppgöra det genom förenämnda nådiga bref den 2 augusti 1907 infortrade förslaget till definitiv plan för ifrågavarande bana i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af järnvägsstyrelsen förordade sträckningen Järna—Gräfstad—Nyköping—Lunda—norr om Löfsjön—Åby—Norrköping.

Förslaget till entreprenadkontrakt har däremot ännu ej inkommit. Styrelsen har dock meddelat, att undersökningar och utredningar alltjämt fortgått och fortfarande bedrifvas. Med anledning af de säregna förhållanden i geologiskt hänseende, som äro rådande i de trakter, där banan skall framdragas, har styrelsen äfven gått i författning om verkställande genom af Sveriges geologiska undersökning förordnad sakkunnig person af geologisk undersökning utaf jordlagren å de ställen

längs den utstakade linjen för banan, hvilka erbjuda svårigheter vid banvallens solida anordnande, och har bemälda person anmodats afgifva utlåtande, dels huruvida dessa ställen kunna undvikas genom linjens förflyttning, dels ock, om sådan förflyttning icke kunde äga rum, hvilka åtgärder borde vidtagas för åstadkommande af nödig stabilitet hos bankarna samt för undvikande af släntras i skärningarna.

Dessa sistnämnda undersökningar och utredningar hafva enligt hvad järnvägsstyrelsen upplyst ännu icke hunnit slutföras.

Styrelsen har emellertid uti sin skrifvelse den 30 oktober 1908 hemställt, att af Riksdagen måtte äskas ett belopp af 3,000,000 kronor för arbetenas bedrivande å nu ifrågavarande bana under år 1910, af hvilket belopp 390,000 kronor äro afsedda för rullande materiel.

Mot de anslagsbelopp, som järnvägsstyrelsen för järnvägsföretagen Morjärv—Lappträsk och Östersund—Ströms vattudal äskat för år 1910, har jag intet att erinra. Hvad åter angår järnvägsbyggnaderna mellan Skellefteå och Kallholmsfjärden samt mellan Järna och Norrköping, för hvilka redan anvisats respektive 2,300,000 kronor och 3,300,000 kronor, torde, med hänsyn därtill att desamma ännu ej ens hunnit påbörjas, något lägre belopp än de af järnvägsstyrelsen föreslagna vara, jämte de för ändamålet redan tillgängliga medlen, tillräckliga för arbetenas bedrivande under år 1910. Mig synes anslagen för nämnda år lämpligen kunna bestämmas till 1,000,000 kronor för den förra och 2,000,000 kronor för den senare anläggningen.»

På grund af hvad till statsrådsprotokollet i detta ärende anförts, får utskottet hemställa,

att Riksdagen må för år 1910 anvisa

a) till fullbordande af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt af landsvägen mellan Morjärv och Lappträsk ett belopp af 1,061,246 kronor,

b) till fortsättning af statsbanan från Bastuträsk till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden ett belopp af 1,000,000 kronor,

c) till fortsättning af statsbanan från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund ett belopp af 3,000,000 kronor, och
d) till fortsättning af statsbanan från Järna öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping ett belopp af 2,000,000 kronor.

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

Stockholm den 20 april 1909.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.
