

Nr 241.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående anslag för påbörjande av anläggningar i Nyköping för trafikutbyte mellan statsbanan Järna—Nyköping—Norrköping, å ena, samt Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, å andra sidan, m. m.; given Stockholms slott den 27 juni 1914.*

Under återopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen dels besluta utförande av anläggningar i Nyköping för trafikutbyte mellan statsbanan Järna—Nyköping—Norrköping, å ena, samt Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, å andra sidan, för en kostnad, såvitt å staten belöper, ej överstigande 229,000 kronor samt för ändamålet för år 1915 anvisa ett anslag av 50,000 kronor, att utgå av lånemedel, ävensom medgiva, att av möjligen uppkommande besparingar å de av riksdagen för nämnda statsbana anvisade anslag må till nu ifrågavarande anläggningars utförande användas ett belopp av intill 179,000 kronor;

dels medgiva, att det område av omkring 1,34 hektar, vilket å en vid järnvägsstyrelsens i ärendet ingivna skrivelse den 25 maj 1914 fogad planritning betecknats med grön streckning och vilket för närvarande tillhör kronoegendomen Stora kungsladugården nr 1 i S:t Nikolai socken av Södermanlands län, må mot den ersättning av statsmedel till domänfonden samt under de villkor i övrigt, Kungl. Maj:t kan bestämma, överlåtas å Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägsaktiebolag för utvidgning av dess järnvägsstation i Nyköping ävensom att berörda ersättning må utgå av ovannämnda besparingar eller, om besparingarna ej därtill lämna tillgång, av Kungl. Maj:t förskjutas av tillgängliga medel;

dels ock, under förutsättning att förstberörda framställning bifalles, besluta, att de i 1915 års riksstat bland inkomsterna upptagna lånemedel skola höjas med 50,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

*Oscar von Sydow.*

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans  
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27  
juni 1914.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,  
Statsråden HASSELROT,  
VON SYDOW,  
friherre BECK-FRIIS,  
STENBERG,  
LINNÉR,  
MÖRCKE,  
VENNERSTEN,  
WESTMAN,  
BROSTRÖM.

---

Efter gemensam beredning med chefen för jordbruksdepartementet anförde chefen för civildepartementet, statsrådet von Sydow följande:

Riksdagen beslöt år 1907, med bifall till Kungl. Maj:ts framställning i ämnet, anläggning av en statsbana från Järna station å västra stambanan över Nyköping till Norrköping.

I skrivelse den 25 maj 1914 har järnvägsstyrelsen gjort framställning i fråga om anordningar i Nyköping för trafikutbyte mellan nämnda statsbana, å ena, samt Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, å andra sidan.

Innan jag närmare redogör för det av styrelsen i nämnda hänseende framlagda förslaget, torde jag få erinra om vad som förut förekommit rörande denna fråga.

Enligt det förslag, som lägg till grund för Kungl. Maj:ts proposition till 1907 års riksdag, avsågs, att trafikutbytet i Nyköping mellan den

nya banan och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg skulle åstadkommas genom ett särskilt övergångsspår mellan de båda järnvägarnas stationer i Nyköping. Statsbanans station tänktes förlagd norr om staden och öster om Nyköpingsån. I förslaget var dock icke någon kostnad upptagen för sådant förbindelsespår, enär man ansåg, att dess utläggande först framdeles borde äga rum.

Såsom skäl för berörda anordning, vilken enligt järnvägsstyrelsens förmenande — med hänsyn till de ringa utsikter till nämnvärt trafikutbyte i avseende på persontrafik, som styrelsen då ansåg förefinnas — icke syntes vålla synnerligen avsevärda olägenheter, hade styrelsen i underdånig skrivelse den 28 april 1899 anfört, att den enskilda järnvägens bangård i Nyköping icke kunde användas för direkt anslutning mellan järnvägarna utan att den nya banan framdroges å en stor omväg, vilket skulle betinga avsevärd förlängning.

Emellertid visade det sig ganska snart, efter det banbyggnaden beslutats, att andra anordningar för trafikutbyte i Nyköping än de sålunda förutsatta erfordrades, ävensom att anordningarna borde vara genomförda redan vid banbyggnadens fullbordande. Frågan härom har också av styrelsen vid åtskilliga tillfällen berörts i underdåniga framställningar rörande banbyggnaden.

Sålunda har styrelsen i den underdåniga skrivelse den 1 mars 1909, varmed styrelsen överlämnade förslag till definitiv plan för bandelen Järna — Enstaberga, påpekat, att banan enligt samma förslag vore från Nyköping fram mot Enstaberga framdragen något nordligare, än i det ursprungliga förslaget beräknats, detta för att vid Nyköping bereda möjlighet till anordnande av en station, som bleve lämplig dels för stadens intressen dels för direkt utbyte av trafik med den enskilda järnvägen.

De då verkställda tekniska utredningarna, anförde styrelsen vidare i sistberörda skrivelse, ävensom då pågående underhandlingar med Nyköpings stad och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg hade nämligen ådagalagt, att sådana stationsanordningar, som förut påtänkts, icke kunde anses tillfredsställande, vadan i den överlämnade planen ett annat läge för statsbanans bangård blivit förutsatt väster om Nyköpingsån. Detta stationsläge vore sådant, att det tillgodosåge stadens intressen samtidigt med att det erbjöde möjlighet att, genom omläggning av den enskilda järnvägen på en sträcka av ett par kilometer närmast nordväst om denna järnvägs nuvarande station i Nyköping, mellan de båda banorna åstadkomma dels direkt övergång för person-, ilgods- och posttrafiken dels, förmedelst ett kortare förbindelsespår, även utbyte av gods. Någon fullständig utredning i ekonomiskt hänseende rörande detta bangårdsförslag föreläge icke för det

dåvarande, i det att överenskommelse med den enskilda banan ännu icke träffats, utan ville styrelsen längre fram göra särskild framställning om de kostnader, som skulle krävas för att åstadkomma de sålunda omtalade anordningarna för trafikutbyte mellan banorna. I den definitiva planen hade sålunda upptagits en bangård, avsedd endast för statsbanans egen trafik men med sådant läge, att det, som ovan anförts, erbjöde möjlighet för anordnande av trafikutbyte på lämpligt sätt.

Då styrelsen sedermera med skrivelse den 15 oktober 1910 till Kungl. Maj:t avgav nytt kostnadsförslag för statsbanan Järna—Norrköping, slutande å en summa av 16,612,000 kronor, anmärkte styrelsen, att i det nya kostnadsförslaget icke voro medtagna några kostnader för de ifrågasatta anordningarna för trafikutbyte i Nyköping mellan statsbanan och ovannämnda enskilda järnväg, vilka kostnader eventuellt kunde komma att drabba statsverket, och anförde styrelsen, efter återgivande av styrelsens nyssberörda yttrande i skrivelsen den 1 mars 1909, därjämte följande.

Visserligen hade styrelsen då ännu icke kunnat träffa någon överenskommelse med Nyköpings stad eller Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg rörande vare sig planen för ifrågavarande spåranordningar för trafikutbyte i Nyköping mellan den nya statsbanan och den enskilda järnvägen eller fördelningen av kostnaderna för byggande och trafikerande av dessa spåranordningar, men styrelsen hade beräknat, dels att en spårförbindelse för godstrafik mellan statsbanans blivande station och hamnspåret i Nyköping, vilket ägdes av staden och anslöte till den enskilda järnvägens station därstädes, skulle få en längd av 1,475 meter och draga en kostnad av omkring 112,000 kronor, inberäknat kostnaden för en 360 meter lång omläggning av den enskilda järnvägen för beredande av rum för förbindelsespåret mellan denna järnväg och en gata i Nyköping, och dels att den omläggning av Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg invid statsbanans station i Nyköping på en sträcka av 1,020 meter mellan samma bana och den enskilda järnvägens station, vilken erfordrades för möjliggörande av ett bekvämt utbyte av person-, ilgods- och posttrafik, skulle, inberäknat kostnaden för anordnande av ett rundspår och en plattform, medföra utgifter till ett belopp av omkring 117,000 kronor.

Därest frågan om förbindelses åstadkommande mellan banorna i Nyköping komme att lösas på förut angivna sätt, skulle alltså, yttrade styrelsen vidare, kostnaderna i ett för allt belöpa sig till omkring 229,000 kronor, vilka kostnader eventuellt kunde drabba statsbanan ensam, för den händelse Nyköpings stad och den enskilda järnvägen

befunnos icke vara villiga att underkasta sig några uppoffringar för ifrågavarande ändamål. Ut i angivna kostnadsbelopp för spåranordningarna i Nyköping vore emellertid icke inberäknade några kostnader för jordlösen och skadeersättningar med mera för dessa anordningar, och borde det enligt styrelsens förmenande tillkomma staden eller andra vederbörande att gälda dessa kostnader.

Därest förbindelse mellan de båda banorna i Nyköping skulle åstadkommas, på sätt styrelsen tänkt sig, komme alltså kostnaderna för statsbanan Järna—Norrköping att uppgå till 16,841,000 kronor, i vilket belopp dock, såsom nyss nämnts, icke inginge kostnad för lösen av den för anordningarna i Nyköping erforderliga mark med mera.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 13 januari 1911 av styrelsens i skrivelse den 31 oktober 1910 gjorda framställning beträffande anslagsbehovet för år 1912 för nu ifrågavarande statsbana i sammanhang med det av styrelsen avgivna nya kostnadsförslaget för banan anförde föredragande departementschefen, bland annat, att den verkställda reviderade kostnadsberäkningen för hela banan gäve vid handen, att järnvägen komme att draga en kostnad, som med 3,312,000 kronor överstege det belopp, som vid beslutet om dess anläggning beräknats, att häri dock icke inginge kostnaderna för eventuella anordningar i Nyköping i och för trafikutbyte mellan statsbanan och enskild järnväg, samt att han emellertid för det dåvarande ej vore beredd att bilda sig ett omdöme, huruvida och i så fall vilka anordningar för sådant ändamål borde komma till stånd.

Därefter meddelade styrelsen i skrivelse den 24 oktober 1913 rörande anslagsbehov för år 1915 för statens järnvägsbyggnader, att de förut omförmälda underhandlingarna och undersökningarna rörande anordningar för trafikutbyte i Nyköping fortgått, men att styrelsen, som funne sig icke ännu kunna för Kungl. Maj:t framlägga resultatet av desamma, skulle, så snart ske kunde, draga ärendet under Kungl. Maj:ts prövning.

I nu föreliggande skrivelse den 25 maj 1914 har järnvägsstyrelsen anmält, att förberörda underhandlingar och undersökningar slutförts samt att styrelsen, under förutsättning att Kungl. Maj:t ställde till styrelsens förfogande för ändamålet erforderliga medel, träffat överenskommelse med Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägsaktiebolag och Nyköpings stad rörande de tekniska anordningarna för trafikutbytets åstadkommande samt fördelningen av anläggnings- och underhållskostnaderna för desamma. Med den underdåniga skrivelsen har järnvägs-

Järnvägs-  
styrelsen.

styrelsen överlämnat avskrift av nämnda överenskommelse med tillhörande bilagor i kopior och avtryck; och torde en avskrift av överenskommelsen såsom bilaga 1 få åtfölja detta protokoll.

Järnvägsstyrelsen påpekar, att enligt denna överenskommelse ifrågavarande anordningar för trafikutbytet i Nyköping i stort sett utgöras av följande arbeten, nämligen:

- a) omläggning å viss sträcka av den enskilda järnvägens huvudspår jämte utläggning av plattform invid statsbanans station;
- b) utläggning av förbindelse-spår mellan de båda järnvägarnas stationer;
- c) ombyggnad av den enskilda järnvägens nuvarande station och utläggning av stickspår å hamnbanan;
- d) anläggning av vägbro i Storgatans förlängning jämte omläggning av vägar på västra sidan av den enskilda järnvägens station; samt
- e) anläggning utanför östra stadsdelen av en hållplats med plattform och platsvaktstuga.

Vad till en början angår omläggningen av den enskilda banans huvudspår, meddelar styrelsen, att densamma ansetts nödvändig för att bereda möjlighet att å denna bana anordna en hållplats, liggande tätt intill statsbanans station, så att passagerare, resgoods och post må bekvämt kunna utbytas därstädes mellan de båda järnvägarna.

Det föreslagna förbindelse-spåret ned till den enskilda banans station skulle erfordras dels för att kunna överföra vagnar mellan de båda banorna utan användande av det på grund särskilt av den stora malmtrafiken starkt i anspråk tagna enskilda banans huvudspår dels ock för att få förbindelse mellan statsbanans station och hamnspåren jämte de till dessa spår anslutna industriella anläggningarna i Nyköping.

Vidkommande ombyggnaden av den enskilda banans station anför styrelsen, att den är nödvändig dels för att bereda plats å bangården för vagnar, som skola omsättas mellan densamma och statens järnvägars station, dels på det att växeltågen mellan sistnämnda station och Nyköpings hamn skola kunna framgå över den enskilda banans station utan att korsa denna banas huvudspår.

Anläggningen av vägporten i Storgatans förlängning har ansetts erforderlig för att icke trafiken å landsvägarna från Oxelösund och från Norrköping skall ytterligare hindras genom växlingsrörelserna mellan å ena sidan statsbanestationen och å andra sidan den enskilda banans station samt hamnen, i följd varav det anses fördelaktigast att leda båda de nämnda vägarna över Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg på ett gemensamt ställe.

Beträffande slutligen hållplatsen i Nyköpings östra stadsdel upp-lyser styrelsen, att densamma är från stadens sida önskvärd. Man har nämligen ansett fara förefinnas, att denna stadsdel, vilken hittills varit centrum för lanthandeln med de trakter, som ligga längs landsvägen till Stockholm, skulle komma att lida avsevärt avbräck därigenom, att denna handel, till följd av statsbanestationens läge i en annan stadsdel, skulle komma att dragas bort från den östra stadsdelen, om icke i sist-nämnda stadsdel finnes möjlighet att av- eller påstiga vissa tåg.

Av förenämnda arbeten äro de under a) och b) upptagna avsedda att bekostas helt och hållet av statsbanan, som tillika skulle dels med vissa belopp bidraga till gäldandet av kostnaderna för arbetena under c) och d), dels ock föranstalta att all för anordningarna erforderlig, statsverket tillhörig mark tillhandahålles för avsedda ändamål.

Nyköpings stads åtagande omfattar dels att bestrida kostnaderna för stickspåren å hamnbanan och för anläggningen av hållplatsen utanför östra stadsdelen, dels att med visst belopp deltaga i kostnaden för ombyggnaden av den enskilda järnvägens station, dels ock att, i överensstämmelse med de av statsmakterna numera för anläggning av statsbanor uppställda villkor rörande mark med mera, kostnadsfritt tillhandahålla annan än statsverket tillhörig, för anordningarna erforderlig mark ävensom ansvara för skada och olägenheter med mera i anledning av anordningarnas utförande å samma mark.

Den enskilda järnvägen åter skulle, frånräknat vad statsbanan och Nyköpings stad, såsom ovan anmärkts, utfäst sig att utgiva, drabbas av kostnaderna för ombyggnaden av dess station samt för ovanberörda vägbro och vägomläggningar, varjämte framtida underhållet av anordningarna skulle till största delen åligga den enskilda järnvägen.

Vad angår de kostnader, som sålunda skulle drabba statsbanan, hava desamma, såsom redan tidigare av järnvägsstyrelsen antytts, beräknats belöpa sig till 229,000 kronor.

Beträffande den enskilda järnvägens åtagande har detsamma enligt styrelsens förmenande sträckt sig så långt, som rimligtvis kan begäras, vid det förhållande att, såsom ock under förhandlingarnas gång av den enskilda järnvägen med styrka framhållits, statsbanan Järna—Norrköping snarare kommer att medföra förlust än vinst för den enskilda järnvägen. Även staden synes, anför styrelsen, med sitt åtagande om tillhandahållande av fri mark och kontanta bidrag hava gjort så stora uppoffringar, som gärna kunna ifrågasättas.

Vidkommande tiden för utförandet av oftanämnda anordningar uttalar styrelsen önskvärheten därav, att desamma verkställas så

tidigt, att de kunna tagas i bruk senast vid den tidpunkt, då statsbanan beräknas bliva färdig till Norrköping eller under hösten 1915. Styrelsen anser detta lämpligt särskilt av den anledning, att nuvarande samtrafiksvägarna för gods mellan Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg och statens järnvägar icke kunna i full utsträckning ändras, förrän anordningarna för trafikutbytet äro utförda. I annat fall skulle exempelvis gods från Oxelösund till Stockholm fortfarande gå på den enskilda banan över Flen och ej över den nya statsbanan Nyköping—Järna.

Vid nyss anförda förhållande borde enligt styrelsens mening hela det anslag, som för statsbanans Järna—Norrköping vidkommande erfordras för ifrågavarande anordningar, göras tillgängligt under år 1915. Då det emellertid icke synes styrelsen uteslutet, att å de för statsbanan anvisade medel komma att uppstå besparingar, som kunna användas till täckande av en del av kostnaderna för anordningarnas utförande, anser styrelsen, att anslags äskande för desamma för år 1915 bör begränsas förslagsvis till 50,000 kronor och att med begäran om resterande belopp må anstå, tills utredning vunnits beträffande eventuella besparingar å de för statsbanan Järna—Norrköping anslagna medel.

Med stöd av sålunda förebragt utredning hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen besluta utförande av ovan omförmälda anordningar i Nyköping i och för trafikutbyte mellan statsbanan Järna—Norrköping och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, vilka anordningar för statsbanans vidkommande beräknats kosta 229,000 kronor, samt för påbörjande av desamma bevilja ett anslag för år 1915 av 50,000 kronor.

Därjämte har järnvägsstyrelsen anhållit om medgivande att viss, å en skrivelsen bifogad planritning — vilken såsom bilaga 2 torde vidfogas detta protokoll — med grön streckning utmärkt, staten tillhörig mark, vilken skulle erfordras för anläggningarna i fråga, måtte få användas för det avsedda ändamålet.

Ang. mark-  
upplåtelse.

Vidkommande sist berörda framställning om markupplåtelse tillåter jag mig erinra, att enligt § 6 mom. a) i överenskommelsen det skulle åligga järnvägsstyrelsen att utverka, att all för anordningarna erforderlig, kronan tillhörig mark tillhandahålles för avsedda ändamål, varvid järnvägsstyrelsen skulle svara för härav eventuellt föranledda kostnader.

Den mark, om vars upplåtande järnvägsstyrelsen nu gjort framställning, tillhör kronoegendomen Stora kungsladugården nr 1 i S:t



Nikolai socken och utgör omkring 1,34 hektar. Området erfordras för utvidgningen av Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägs station i Nyköping och skulle enligt § 6 mom. c) i överenskommelsen med äganderätt överlämnas till nämnda järnväg.

I anledning av järnvägsstyrelsens framställning om markupplåtelse hava yttranden avgivits av arrendatorn av förenämnda kronoegendom, kronofogden i orten samt domänintendenten och Kungl. Maj:ts befallningshavande i länet, vilka icke haft något att erinra mot upplåtelsen i fråga.

Domänstyrelsen har i utlåtande den 27 juni 1914 meddelat, att Stora kungsladugården är genom styrelsens kontrakt den 11 januari 1901 utarrenderad på tjugu år till den 14 mars 1923 mot ett årligt arrende av 6,150 kronor och under villkor, förutom annat, att arrendatorn skall, där sådant för allmännyttigt ändamål å kronans vägnar fordras, avstå egendomen tillhörig mark ävensom inkomstgivande lägenhet mot åtnjutande av minskning i arrendeavgiften, motsvarande den förlust honom tillskyndas. Vidare anför domänstyrelsen, att den ej har något att erinra mot att det enligt järnvägsstyrelsens förslag för anordningarna i fråga erforderliga området av Stora kungsladugården upplåtes, dock mot ersättning till domänfonden för den minskning i ägovärdet och i arrendet, som av upplåtelsen bliver en följd.

Domän-  
styrelsen.

Härjämte och på grund av vad arrendatorn och domänintendenten framhållit anser styrelsen, att vid upplåtelsen kungsladugårdens innehavare bör, därest den söder om Oxelösundsbanans station befintliga vägovergången, som leder till kungsladugårdens öster om nämnda bana belägna marker, måste slopas, utan ersättning tillförsäkras annan obehindrad lämplig förbindelseled till berörda marker.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, antogs vid framläggandet av propositionen om statsbanan Järna—Norrköping, att trafikutbytet i Nyköping mellan nämnda statsbana, å ena, och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, å andra sidan, skulle åtminstone under den första tiden efter statsbanans anläggande kunna försiggå utan några mera omfattande anordningar. Det blev emellertid snart tydligt, att redan i sammanhang med anläggningen av banan särskilda anordningar måste vidtagas för berörda ändamål och att dessa anordningar borde utföras så, att direkt utbyte av trafik mellan de bägge banorna kunde ske, på samma gång som Nyköpings stads intressen, i den mån det vore möjligt, bleve tillgodosedda.

Departements-  
chefen.

Det nu av järnvägsstyrelsen efter långvariga underhandlingar med den enskilda järnvägens förvaltning och Nyköpings stad framlagda förslaget synes mig på ett lyckligt sätt lösa det föreliggande trafikproblemet, och tvekar jag därför ej att förorda de föreslagna anordningarna för trafikutbytet.

Vad beträffar kostnaderna för de särskilda anläggningarna, skulle dessa enligt den föreliggande överenskommelsen fördelas mellan de intresserade parterna. Vid granskning i detalj av kostnadsfördelningen kan det vid första påseende synas, som om den anpart av kostnaderna, som föreslagits skola drabba statsverket, är väl högt tilltagen. Härvidlag måste emellertid noga bemärkas, vad av den enskilda järnvägens förvaltning framhållits och av järnvägsstyrelsen vitsordats, nämligen att den nya statsbanan för sagda järnväg snarare kommer att medföra förlust än vinst. Det är givet, att vid sådant förhållande järnvägsaktiebolaget icke kunnat förmås att åtaga sig någon drygare del av anläggningskostnaderna för trafikutbytet. Vad beträffar stadens åtagande, torde detta innebära så stora uppoffringar, som med hänsyn till de fördelar för staden, det förbättrade trafikutbytet mellan banorna bör medföra för densamma, skäligen kunnat påfordras. I likhet med järnvägsstyrelsen finner jag därför intet att erinra mot de av järnvägsaktiebolaget och staden gjorda utfästelserna.

Den på statens järnvägar fallande delen av anläggningskostnaderna har järnvägsstyrelsen beräknat komma att uppgå till 229,000 kronor.

Hela detta belopp anser järnvägsstyrelsen dock icke behöva begäras av riksdagen, enär det torde kunna inträffa, att å banbygget Järna—Norrköping i dess helhet komma att uppstå besparingar, vilka böra kunna användas att bestrida motsvarande del av de på statsverket fallande kostnaderna för de nu föreslagna anläggningarna. Järnvägsstyrelsen har med hänsyn härtill ansett anslagsäskandet för år 1915 kunna begränsas till 50,000 kronor och frågan om eventuellt erforderligt ytterligare anslag böra anstå, tills utredning vunnits beträffande möjligheten av besparingar å anslagna medel för statsbanan Järna—Norrköping.

I detta sammanhang vill jag erinra, att Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen den 14 maj 1914 till riksdagen gjort framställning därom, att till fortsättande av denna statsbana måtte anvisas återstående delen av det för banan beräknade kostnadsbeloppet, vilken återstod utgör 1,612,000 kronor.

Mot vad järnvägsstyrelsen beträffande nu ifrågakomna anslagsäskande föreslagit har jag icke funnit annat att erinra, än att i den

för statens järnvägars del beräknade kostnaden, 229,000 kronor, icke ingår någon ersättning till domänfonden för den förenämnda markupplåtelsen.

I likhet med domänstyrelsen anser jag emellertid, att i överensstämmelse med den princip, som ligger till grund för 1911 års budgetreform, ersättning bör lämnas nämnda fond, detta så mycket mer som området icke är avsett att tilläggas statens järnvägar utan att överlämnas till en enskild järnväg.

Området i fråga innehåller, enligt uppgift av järnvägsstyrelsen, omkring 1,34 hektar. Då området sålunda icke är av större omfattning, synes någon mera avsevärd kostnadsökning för statens järnvägar ej komma att uppstå därigenom, att ersättning för detsamma skall gäldas; och torde det böra ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma ersättningens belopp, varom förslag ännu icke föreligger, ävensom de villkor i övrigt, under vilka upplåtelsen må ske. Särskild framställning till riksdagen om anvisande av anslag för ersättningens gäldande torde icke under något förhållande nu behöva ifrågakomma, då i allt fall frågan om slutligt anslag av ovan anförda skäl ej nu skulle prövas. Komma besparingar att uppstå på ifrågavarande banbygge, torde detta jämförelsevis obetydliga ersättningsbelopp lämpligast böra utgå därav.

Under åberopande av vad jag sålunda anfört, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*dels* besluta utförande av anläggningar i Nyköping för trafikutbyte mellan statsbanan Järna—Nyköping—Norrköping, å ena, samt Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, å andra sidan, för en kostnad, såvitt å staten belöper, ej överstigande 229,000 kronor samt för ändamålet för år 1915 anvisa ett anslag av 50,000 kronor, att utgå av lånemedel, ävensom medgiva, att av möjligen uppkommande besparingar å de av riksdagen för nämnda statsbana anvisade anslag må till nu ifrågavarande anläggningars utförande användas ett belopp av intill 179,000 kronor;

*dels* medgiva, att det område av omkring 1,34 hektar, vilket å en vid järnvägsstyrelsens i ärendet ingivna skrivelse den 25 maj 1914 fogad planritning betecknats med grön streckning och vilket för närvarande tillhör kronoegendomen Stora kungsladugården

n:r 1 i S:t Nikolai socken av Södermanlands län, må mot den ersättning av statsmedel till domänfonden samt under de villkor i övrigt, Kungl. Maj:t kan bestämma, överlåtas å Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägsaktiebolag för utvidgning av dess järnvägsstation i Nyköping ävensom att berörda ersättning må utgå av ovannämnda besparingar eller, om besparingarna ej därtill lämna tillgång, av Kungl. Maj:t förskjutas av tillgängliga medel;

*dels ock*, under förutsättning att förstberörda framställning bifalles, besluta, att de i 1915 års rikstat bland inkomsterna upptagna lånemedel skola höjas med 50,000 kronor.

---

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till riksdagen avlätas.

Ur protokollet:

*Carl Stålhammar.*

---

## Bilaga 1.

## Överenskommelse

mellan kungl. järnvägsstyrelsen samt dels Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägsaktiebolag och dels Nyköpings stad angående ordnande av förbindelserna mellan statsbanan och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg vid Nyköping samt anläggande av en hållplats i östra delen av staden m. m.

## I. Tekniska anordningar.

## § 1.

a) Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägs (här nedan kallad bolaget) huvudspår omlägges mellan statens järnvägars station och yttersta växeln vid bolagets station, på sätt anges med grön heldragen linje å bifogad ritning (Bil. A) <sup>1)</sup>, varvid dels spåret skall givas sådant läge, att framdeles invid statens järnvägars station kan utläggas ett rundspår, såsom å ritningen utmärkes med grön streckad linje, dels bolagets vaktstuga nr 204 flyttas.

Omläggning av bolagets huvudspår samt utläggning av rundspår och plattform vid statens järnvägars station.

b) Samtidigt med huvudspårets omläggning utlägges en omkring 125 meter lång sidoplattform med granitkant, som sedermera, då rundspåret eventuellt kommer att utläggas, ombygges till mellanplattform. Plattformen skall kunna vid behov förlängas till 250 meter. Från denna plattform anordnas medelst trappa eller lutande plan förbindelse med stationshuset.

c) Då framdeles ovannämnda rundspår utlägges, anordnas därstädes erforderliga signaler och eventuellt erforderliga växelförreglingar.

## § 2.

a) Från statens järnvägars station med lämplig anknötning till spårsystemet å densamma anlägges ett förbindelsespår, avsett för överföring av vagnar, i huvudsaklig överensstämmelse med å nyss nämnda ritning (Bil. A) angivna heldragna röda linje. Detta spår belägges med räler av minst 28 kg. vikt per meter.

Anläggning av ett förbindelsespår mellan statens järnvägars station och bolagets station.

b) Erforderliga signaler och eventuellt behövliga växelförreglingar anordnas.

## § 3.

a) Bolagets nuvarande station i Nyköping ombygges, på sätt framgår av bifogade ritning (Bil. B) med tillhörande kostnadsförslag av den <sup>13/11</sup> 1913.

Ombyggnad av bolagets station och utläggning av stäckspår å hamnbanan.

b) Erforderliga växel- och signalsäkerhetsanordningar utföras.

c) Å hamnbanan skola anordnas stäckspår för upplagsplatser, i huvudsak på sätt bifogade ritning (Bil. C) angiver.

<sup>1)</sup> Bilagorna äro ej här återgivna.

## § 4.

Vägbro i Storgatans förlängning samt omläggning av vägar vid bolagets station.

a) I Storgatans förlängning anlägges en vägbro i huvudsaklig överensstämmelse med bifogade ritningar (Bil. B och D) med därtill hörande kostnadsförslag av den 12 november 1913.

b) Likaledes omläggas vägarna på stationens västra sida, på sätt i huvudsak framgår av nyssnämnda ritning och kostnadsförslag (Bil. B), varvid dock vägen söder om vägbron, den s. k. Oxelösundsvägen, gives en bredd av 6 meter.

## § 5.

Hållplats å statsbanan i Nyköpings östra stadsdel.

Utanför Nyköpings östra stadsdel anlägges en för lokaltåg avsedd hållplats jämte gångbro över banan ungefär vid den plats, där den numera omlagda gamla landsvägen, den s. k. Stockholmsvägen, korsade statsbanan, allt i huvudsaklig överensstämmelse med bifogade karta och planritning (Bil. E och F).

## II. Ekonomiska m. fl. mellanhavanden.

## A. Tillhandahållande av mark.

## § 6.

Kronan tillhörig mark.

Övrig mark.

a) Järnvägsstyrelsen skall utverka, att all för ovannämnda anordningar erforderlig, Kungl. Maj:t och Kronan tillhörig mark tillhandahålles för avsedda ändamål, varvid järnvägsstyrelsen svarar för härav eventuellt föranledda kostnader.

b) All övrig erforderlig mark tillhandahålles av Nyköpings stad, för den händelse och i den mån icke Södermanlands läns landsting åtager sig detta i anslutning till landstingets förbindelse i fråga om markupplåtelse m. m. för statsbanan Järna—Norrköping. Stadens åtagande beträffande ovan avhandlade markområden skall innefatta enahanda skyldigheter rörande ersättning för skada och olägenheter m. m. som de, vilka landstinget åtagit sig beträffande markupplåtelse för nyssnämnda statsbana och som blivit av Kungl. Maj:t och riksdagen uppställda såsom villkor för nämnda statsbanas anläggning.

Stadens åtagande innefattar vidare att till bolaget överlämna så stor markareal invid den flyttade banvaktstugan, som motsvarar den areal, varmed detta område minskas genom spårömläggningen.

c) Det markområde, som anskaffas för omläggning av bolagets huvudspår mellan statens järnvägars och bolagets stationer, ävensom den mark, som erfordras för ovan omtalade rundspår och plattform invid statens järnvägars station, skall ägas av bolaget likasom även den mark, som åtgår för nu ifrågasatta ombyggnad av bolagets station.

d) De markområden, som efter omläggning av bolagets spår — såväl den här ovan avhandlade som den, vilken redan verkstälts i och för statsbanans korsning med bolagets järnväg — eventuellt bliva för statens järnvägar eller för bolaget obehörliga, på sätt av här åberopade ritningar framgår, skola med full äganderätt tillfalla staden utan ersättning, för så vitt ej, såsom i föregående mom. b) omnämnes, landstinget upplåter mark, i vilket fall landstinget i samma

mån bliver ägare till omtalade obehövlige markområden. Den mark, som erfordras för såväl förbindelsespåret som hållplatsen i östra delen av staden, bliver statens järnvägars egendom.

e) Markkupplåtelseerna skola ske i den mån så erfordras för arbetenas obehindrade bedrivande.

## B. Fördelning av anläggnings- och underhållskostnader.

### § 7.

a) Samtliga arbeten för omläggning av bolagets huvudspår utföras och bekostas av statens järnvägar. Omläggning av bolagets huvudspår.

Bolaget utverkar vederbörande myndigheters tillstånd till omläggningen.

b) Omläggningen skall verkställas i enlighet med de för bolagets järnväg av vederbörande myndighet fastställda, nu tillämpade tekniska bestämmelser samt enligt de närmare föreskrifter, som lämnas av bolagets därtill befullmäktigade ombud.

c) Statens järnvägar lämnar under en tid av 10 år bolaget ersättning för verkliga kostnader enligt bolagets räkenskaper av den ökning i underhållet, som genom bandelens omläggning uppstår.

d) Materielen i gamla banan tillfaller statens järnvägar, i den mån den ej kommer till användning vid anläggningen av den nya banan.

### § 8.

a) Den 125 meter långa sidoplattform, som enligt § 1 b) skall anläggas samtidigt med omläggningen av bolagets huvudspår, ävensom uppfarten från plattformen till stationshuset utföres och bekostas av statens järnvägar enligt av bolaget godkända ritningar, men underhålles för framtiden av bolaget, i den mån dessa anordningar falla inom bolagets område. Utläggning av sidoplattform och rundspår

b) Skulle bolaget finna, vare sig att framdeles plattformen behöver förlängas, eller att det ovan omtalade rundspåret behöver utläggas, och plattformen ändras till mellanplattform, utföras dessa arbeten av bolaget, men bekostas med hälften var av statens järnvägar och bolaget.

Framtida underhållet av plattform och rundspår åligger bolaget.

c) Erforderliga växel- och signalsäkerhetsanordningar vid detta rundspår utföras av bolaget men bekostas med hälften var av statens järnvägar och bolaget.

### § 9.

a) På sträckan mellan statens järnvägars och bolagets stationer uppsättes stängsel i gränsen mellan båda banornas områden, för så vitt bolaget så påfordrar. Stängsel mellan statens järnvägars och bolagets områden.

b) Uppsättningen av detta såväl som allt övrigt för banans inhägnande erforderligt stängsel, som anses tillhöra huvudspårets omläggning, utföres och bekostas av statens järnvägar, varemot framtida underhållet åligger bolaget.

## § 10.

Förbindelse-  
spåret mellan  
statens järn-  
vägars och  
bolagets sta-  
tioner.

Förbindelsespåret mellan statens järnvägars och bolagets stationer utföres och bekostas av statens järnvägar. Spåret, som förbliver dessa järnvägars egendom, skall underhållas av statens järnvägar i fullt trafikabelt skick. Statens järnvägar bekostar likaledes eventuellt behöflig växel- och signalsäkerhetsanordning i och för infarten till statsbanestationen.

De i §§ 7, 8, 9 och 10 omfördäda arbetena, som skola utföras av statens järnvägar, skola, sedan de fullbordats, slutavsynas och godkännas av såväl statens kontrollerande myndighet som av bolagets ombud.

## § 11.

Ombyggnaden  
av bolagets  
station och  
utläggning av  
stickspår å  
hamnbanan.

a) För ombyggnaden av bolagets station erforderliga arbeten utföras och bekostas av detsamma i huvudsaklig överensstämmelse med ovan omtalade ritning med därtill hörande kostnadsförslag av den 13 november 1913. (Bil. B och C.) Bolaget utför och bekostar även de växel- och signalsäkerhetsanordningar, som det anser erforderliga, inklusive dem, som erfordras för infart från förbindelsespåret.

b) Sedan arbetena fullbordats, avsynats och godkänts av såväl statens kontrollerande myndighet som av statens järnvägars ombud, utbetalas bidrag till bolaget för dessa kostnader med följande belopp, nämligen:

av statens järnvägar .....	22,000 kronor
» Nyköpings stad .....	7,000 »

c) Staden garanterar därjämte, att ovan omtalade stickspår å hamnbanan bliva utan kostnad för bolaget eller statens järnvägar anordnade samtidigt med ombyggnaden av bolagets station.

## § 12.

Anläggning av  
vägbron i  
Storgataus  
förlängning  
jämte omlägg-  
ning av vägar  
på västrasidan  
av bolagets  
station.

a) Nyköpings stad medgiver själv och utverkar vederbörligt tillstånd dels till de ovan ifrågasatta vägomläggningarna dels ock i samband därmed till igenläggande av vägövergångarna vid bolagets stations båda ändar ävensom av landsvägsövergången intill banvaktstugan vid Norrköpingsvägen.

b) Bolaget verkställer alla i föregående mom. angivna arbeten i huvudsaklig överensstämmelse med ovan åberopade ritningar (Bil. B och D) med tillhörande kostnadsförslag, dock att statens järnvägar efter närmare överenskommelse med bolaget skall verkställa all den fyllning för vägarna, som avses ingå i den till 13,000 kubikmeter beräknade posten i kostnadsförslaget, vilken fyllning skall tagas från den skärning invid statsbanestationen, som erfordras för omläggning av bolagets huvudspår.

c) Kostnaden för ifrågavarande fyllning bestrides av statens järnvägar, men skall bolaget för övrigt bekosta alla arbeten för nu ifrågavarande vägbro och vägomläggningar, varvid dock bidrag till dessa kostnader lämnas av statens järnvägar med ett belopp av 12,000 kronor.

d) Nyköpings stad åtager sig underhåll av vägen från Järnvägstorget över järnvägen fram till den plats, där vägen delar sig, ävensom underhållet av kör-



och gångbanor samt handräcken å vägbron, mot villkor dock att för staden tillfredsställande beläggning av kör- och gångbanorna anordnas av bolaget, samt att bron konstrueras med hänsyn till anordnande av sådan beläggning.

## § 13.

a) Anläggning av hållplatsen i östra delen av staden, omfattande *dels* hållplatsstuga, innehållande enligt bifogade ritningar (Bil. G och H) förutom expeditionslokal och väntrum även en bostadslägenhet om 2 rum och kök med vattenledning och avlopp, *dels* öppen vänthall, *dels* avträdesbyggnad, bekostas av Nyköpings stad, och skola arbetena verkställas av statens järnvägar, för så vitt icke staden föredrager att själv verkställa arbetena på av statens järnvägar godkänt sätt.

Hållplatsen å statens järnvägar i Nyköpings östra stadadel.

b) Underhåll och skötsel av hållplatsen verkställs och bekostas för framtiden av statens järnvägar.

## III. Trafikeringsförhållanden.

## § 14.

Hållplatsens — på bolagets järnväg invid statsbanestationen — skötsel, däri inbegripet belysning och renhållning, ombesörjes tills vidare av statens järnvägar. Kostnaden härför, inbegripet kostnaden för i § 16 omnämnd godsöverföring, delas lika mellan statens och bolagets järnvägar.

## § 15.

Genom överenskommelse mellan trafikföreståndarne bestämmes, vilka personförande tåg skola göra uppehåll vid hållplatsen i fråga.

## § 16.

Inskrivet genomgående resgods, paket- och ilstykkegodsk skola vid den i § 8 omnämnda hållplatsen utan kostnad för trafikanterna överföras från den ena banan till den andra, och ombesörjes tills vidare denna överföring av statens järnvägar.

## § 17.

Den mellan järnvägarnas huvudstationer eller mellan statens järnvägars station och hamnen erforderliga överföringen av godsvagnar å förbindelsespåret mellan nämnda stationers spårrområden ombesörjes tills vidare av bolaget.

## § 18.

Den i § 17 omnämnda överföringen av godsvagnar skall försiggå å tider, som bestämmas genom överenskommelse mellan respektive järnvägars trafikbefäl, dock minst en gång dagligen.

Vagnarna skola härvid avhämtas från, respektive avlämnas å visst lämpligt spår å statens järnvägars bangård i närmast omedelbara anslutning till sammanbindningsspåret. Berörda övertagningsspår bestämmes genom överenskommelse mellan trafikbefälet.

#### § 19.

Expedieringen av å statsbanorna ankomna eller till dessa banor avgående vagnar till, respektive från hamnspåren i Nyköping ombesörjes utan kostnad för statens järnvägar av bolaget.

#### § 20.

Transiterande, enligt gällande vagnsamtrafiköverenskommelse övergångsberättigad vagn räknas som övertagen, när den efter ankomsten till statens järnvägars station blivit uppställd å övertagningsspåret, dock med de undantag, som sådan överenskommelse stadgar beträffande lastad vagn, som omexpedieras eller lossas å någondera av järnvägarnas huvudstationer.

I fråga om icke transiterande vagn betraktas såväl förbindelsespåret mellan järnvägarnas huvudstationer som båda stationerna såsom tillhörande den järnväg, över vilken vagnen har ankommit.

Överföring av vagnar mellan statens järnvägar och Nyköpings hamn betraktas i vagnsamtrafikhänseende som växling.

Eventuellt utgående vagnspengar för sådana till hamnen nedväxlade vagnar skola tillfalla statens järnvägar.

Förestående bestämmelser angående övertagande av vagn gälla i tillämpliga delar jämväl övertagande av presenning.

#### § 21.

Såsom ersättning för med trafikeringen av förbindelsespåret förenade kostnader äger bolaget, så länge detsamma ombesörjer samma trafikering, uppbära de avgifter, som omförmälas i § 22.

#### § 22.

Afgiften för överföring av åkdon m. m., levande djur och gods mellan järnvägarnas huvudstationer utgår, för styckegods med 7 öre per 100 kilogram beräknad vikt, minsta avgift 10 öre per sändning, samt för övriga transportföremål med 2 kronor per vagn. För 3-axlig vagn erlägges avgift med 50 och för 4-axlig vagn med 100 procents förhöjning av nyssberörda belopp. Avgiften uttages av vederbörande försändare å avsändnings- eller mottagningsstationen.

#### § 23.

För transporter till och från hamnspåren i Nyköping via Nyköping S. J. debiteras förutom i § 22 bestämd avgift en särskild hamnspårsavgift av 1 krona per vagn, vilken tillfaller bolaget.

§ 24.

Uppstår tvist mellan kontrahenterna angående tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse eller kunna järnvägsförvaltningarna iöke enas om från någöndera sidan ifrågasatt ändring av ovannämnda avgifter eller trafikeringsförhållanden, skall frågan hänskjutas till skiljenämnd.

Å skiljemannaförfarandet tillämpas gällande lag om skiljemän.

§ 25.

Denna överenskommelse, av vilken tre lika lydande exemplar äro upprättade och utväxlade, gäller endast under förutsättning, att Kungl. Maj:t ställer till järnvägsstyrelsens förfogande de medel, som för styrelsens vidkommande erfordras för anläggningarnas utförande.

§ 26.

Arbetena skola påörjas snarast, efter det att i föregående paragraf omnämnda förutsättning föreligger, och vara fullbordade senast aderton månader efter sistnämnda tidpunkt.

Beträffande anläggningarnas trafikering och övriga användning träder överenskommelsen i kraft från och med den dag, varom avtal träffas mellan parterna sedermera, i den mån anläggningarna helt eller delvis bliva fullbordade samt avsynade och godkända.

Stockholm den 16 april 1914. Stockholm den 25 april 1914. Nyköping den 27 april 1914.

Kungl. Järnvägsstyrelsen: Oxelösund—Flen—Västman- För Drätselkammaren  
lands Järnvägs-Aktiebolag: i Nyköping:

AXEL GRANHOLM.

G. GEIJER. ERIC FRISELL.

OTTO LINDBERG.

JOHN FLODIN. HJ. FOGELMARCK.

*Albert Gräslund.*

Karta angivande område att förvärvas  
från St. Kungsladugården för utvidgning af  
Oxelösund - Flen - Westmanlands järnvägs  
station i Byköping.

