Nr 78.

Ankom till riksdagens kansli den 6 augusti 1914 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående anslag till anläggande av en statsbana mellan norra stambanan och Kapellskär med bibana till Norrtälje.

(4:e avd.)

I en inom första kammaren av herr *A. Bellinder* m. fl. väckt, till statsutskottet hänvisad motion, nr 42, har hemställts, att riksdagen måtte besluta, dels anläggning av en statsbana mellan lämplig anknytningspunkt invid Järva eller Tomteboda stationer eller annan lämplig plats å norra stambanan och Kapellskär å Rådmansö med bibana till Norrtälje i huvudsaklig överensstämmelse med den av Kungl. Maj:t i huvudsak fastställda planen, som legat till grund för den meddelade men icke använda koncessionen för denna järnväg med de ändringar, som kunna komma att av Kungl. Maj:t i vanlig ordning fastställas, dels att för denna anläggning bevilja ett anslag av 8 ½ miljoner kronor att utgå med ett belopp för år 1915 av en miljon kronor och att härav finge förskottsvis redan innevarande år utgå ett belopp av 150,000 kronor och resten enligt särskilda anvisningar under åren 1916 och 1917, dels uttala önskvärdheten av att i samband härmed utredning verkställes om lämpligheten av att detta bredspåriga bansystem utsträckes till orterna norr om Norrtälje.

I en inom andra kammaren väckt, likaledes till statsutskottet hänvisad motion, nr 77, har herr *E. Åkerlund* m. fl. framställt ett med nyss-

nämnda hemställan i huvudsak likalydande yrkande, dock att orden »eller annan lämplig plats» icke förekomma i herr Åkerlunds yrkande.

Beträffande de skäl, motionärerna åberopat till stöd för de av dem väckta förslagen, hänvisas till motionerna.

Utskottet, som begärt Konungens befallning till järnvägsstyrelsen att avgiva yttrande över förevarande motioner, har med föranledande härav emottagit såsom bilaga vid detta utlåtande fogat yttrande av nämnda styrelse.

Av ifrågavande yttrande inhämtas, att Kungl. Maj:t i januari månad innevarande år bemyndigat järnvägsstyrelsen att verkställa undersökning och ekonomisk utredning angående anläggning av en statsbana från Stockholm eller annan lämplig punkt å norra stambanan i närheten av Stockholm till Kapellskärs hamn, med bibana till Norrtälje. De på grund av detta bemyndigande av järnvägsstyrelsen igångsatta undersökningarna och utredningarna äro ännu ej slutförda, men avser styrelsen att hava ifrågavarande förarbeten avslutade i god tid för en eventuell kunglig proposition i ämnet till 1915 års riksdag.

Vid sådant förhållande har utskottet ej ansett sig böra ingå i närmare prövning av motionärernas förslag, vadan utskottet alltså hemställer,

att förberörda motioner icke må till någon riksdagens vidare åtgärd föranleda.

Stockholm den 7 augusti 1914.

På statsutskottets vägnar:

F. Cl:son WACHTMEISTER.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar greve *F. Cl:son Wachtmeister*, *O. Jonsson*, *H. F. Lamm*, greve *Ph. O. L. Klingspor*, *O. M. Strömberg*, *A. N. Hahn*, *C. G. Ekman*, *A. Åström*, *G. M. H. Ekelund*, *F. Berglund* och *I. E. G. Svensson* samt

från andra kammaren: herrar *A. Ekman*, *C. Persson* i Stallerhult, *K. V. Rydén*, *J. Ström*, *G. Odqvist*, *N. E. Lindberg*, *J. B. Eriksson* i Grängesberg, *A. P. Gustafsson* i Örebro, *H. Anderson* i Råstock, *A. R. Lundblad*, *H. Lemke* och *S. Bengtsson* i Norup.

Bilaga.

Järnvägsstyrelsens utlåtande angående anläggning av Kapelskärsbanan såsom statsbana jämte ifrågasatt bibana till Norrtälje och orter norr därom.

Till Konungen.

Sedan statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet genom skrivelse den 17 sistlidne juni meddelat järnvägsstyrelsen, att riksdagens statsutskott den 12 nämnda månad anhållit om styrelsens yttrande över två motioner, väckta den ena, n:o 42, inom första kammaren, och den andra, n:o 77, inom andra kammaren, angående anslag till anläggande av en statsbana mellan norra stambanan och Kapelskär med bibana till Norrtälje och styrelsen med anledning härav anbefallts att till Eders Kungl. Maj:t inkomma med det av riksdagens statsutskott sålunda begärda yttrandet, får styrelsen härmed i underdånighet anföra följande.

Järnvägsstyrelsens underdåniga yttrande den 2 augusti 1909.

Redan tidigare har styrelsen haft anledning att avgiva underdåniga utlåtanden angående sådan järnväg som den nu ifrågavarande, ehuruväl förslaget då avsåg, att densamma skulle anläggas av enskilda, och tillåter sig styrelsen därför till en början erinra om sitt den 2 augusti 1909 avlåtna, underdåniga yttrande angående järnvägens Tomteboda—Kapelskär sträckning närmast Stockholm, i vilket styrelsen gjorde följande uttalande.

Uti nådig resolution den 6 juni 1902, varigenom koncession beviljats för detta överståthållaren friherre Gustaf Tamm med flera å en järnväg från Tomteboda station å norra stambanan till Kapelskärs hamn i Rådmansö socken hade Eders Kungl. Maj:t fastställt en för järnvägsanläggningen upprättad plan, dock med undantag, bland annat, av sträckan 5 kilomnter närmast Tomteboda, ävensom förklarat, dels att frågan om anordningarna och villkoren för järnvägens sammanslutning vid Tomteboda med statsbanan skulle avgöras genom överenskommelse mellan koncessionshavarne och järnvägsstyrelsen under iakttagande, att, därest sådan överenskommelse icke kunde bringas till stånd, koncessionshavarne skulle vara underkastade de bestämmelser, som Eders Kungl. Maj:t förbehölle sig att för sådant fall efter anmälan meddela, dels ock att Eders Kungl. Maj:t ville, beträffande den från fastställelse undantagna sträckan 5 kilometer närmast Tomteboda, framdeles, sedan ej mindre frågan om befordrandet av den föreslagna järnvägens tåg från Tomteboda till Stockholms centralstation blivit avgjord, än även chefen för generalstaben blivit

i ärendet hörd, uppå särskild anmälan taga frågan om fastställande av plan för denna från fastställelse undantagna sträcka av järnvägen under förnyad prövning.

I underdånig skrivelse den 10 juni 1906 hade friherre Tamm med flera hemställt, att för järnvägens inledande till Stockholm och anslutning till statsbanan därstädes måtte, i stället för planen till den från fastställelse undantagna delen 5 kilometer närmast Tomteboda, i nåder fastställas en skrivelsen bilagd, av ingenjörsfirman Unander och Jonson upprättad plan för järnvägens utförande till Norrtulls statsbanestation med sträckning utmed allmänna landsvägen mellan Norrtull och Järva. Över denna ansökan hade järnvägsstyrelsen den 28 juni 1907 avgivit infordrat utlåtande och därvid på anförda skäl hemställt, *dels* att det väckta förslaget om inledandet av ifrågavarande järnvägs person- och godstrafik över Norrtulls statsbanestation in på statsbanans spår icke måtte vinna nådigt bifall, *dels* att, därest Eders Kungl. Maj:t skulle finna skäl föreligga att medgiva, det en gren av ifrågavarande järnväg utfördes enligt den framlagda planen från trakten av Neder-Järva utmed allmänna landsvägen mellan Järva och Norrtull, anslutning måtte ske med Norrtulls statsbanestation, dock uteslutande för lossning och lastning därstädes av gods i vagnslaster, allt enligt blivande överenskommelser mellan styrelsen och koncessionshavarne eller, därest sådan överenskommelse ej kunde bringas till stånd, efter Eders Kungl. Maj:ts bestämmelse i ämnet.

Genom nådig remiss den 10 juni 1909 hade Eders Kungl. Maj:t anbefallt styrelsen att i detta ärende avgiva förnyat utlåtande; och ville styrelsen till åtlydnad därav och med remisshandlingarnas återställande i underdånighet anföra följande:

På sätt styrelsen i sitt underdåniga utlåtande den 28 juni 1907 framhållit, stode frågan om Kapelskärsbanans sträckning närmast huvudstaden i mycket nära samband med frågan om den slutliga planen för omgestaltning av bangårdsförhållandena i Stockholm, särskilt i de delar, som rörde anläggningarna vid Tomteboda, Järva och Hagalund. Genom 1909 års riksdags beslut, att anlägga en driftbangård mellan Järva och Hagalund, i samband varmed en särskild militärstation för det blivande exercisfältet vid Järva vore avsedd att anläggas, ävensom genom fastställandet i sammanhang härmed av läget för det nya dubbelspåret mellan Järva och Tomteboda, kunde emellertid Stockholms bangårdsfråga, i vad den rörde anläggningarna vid Tomteboda och norr därom, anses till sina huvuddrag löst. Och på grund av dessa beslutade anläggningar, kunde Kapelskärsbanan icke vidare tänkas ansluta med statsbanan vid Tomteboda, utan borde detta ske vid en lämplig punkt norr om förutnämnda driftbangård och militärstation, därest dessa bangårdar skulle kunna anordnas på ett för trafiken lämpligt sätt. Den lämpligaste punkten för anslutning med statsbanan vore därför Järva, och enligt vad styrelsen då förmenade, borde Kapelskärsbanan ansluta vid denna station.

I det förslag till ordnandet av Stockholms bangårdsförhållanden, som styrelsen, till åtlydnad av föreskrifterna i Eders Kungl. Maj:ts nådiga brev den 12 juli 1907, hade under utarbetande, vore sådana anordningar planlagda, att Kapelskärsbanans tåg skulle kunna framgå å statsbanans spår från Järva över Tomteboda till centralstationen och Stockholms södra samt eventuellt ännu längre söderut. Skulle åter 1901 års bangårdskommittés förslag komma till utförande, kunde tågen framgå över Tomteboda dels till centralstationen, dels till Kungsholmen och Stockholms södra

samt eventuellt vidare söderut. Enligt båda dessa förslag bleve det sålunda lämpligast att inleda Kapelskärsbanan vid Järva, enär eljest, på sätt förut nämnts, anordningarna för militärstationen och för driftbangården bleve högst väsentligt försämrade.

Den nya sträckningen för Kapelskärsbanan skulle då afvika från den då koncessionerade linjen vid en punkt i närheten av Näsby och därifrån framgå i sydvästlig riktning förbi Ekebydal och Danderydsberg till Norasjön, därefter övergå Edsviken strax norr om Rådan, vidare fram till statsbanan vid Damtorp samt slutligen följa denna bana till Järva station. Styrelsen hade i underdånigt utlåtande samma dag föreslagit enahanda sträckning å delen Edsviken-Järva för den föreslagna järnvägen Stockholm—Öregrund, därest denna bana komme till stånd. Över detta förslag till Kapelskärsbanans inledande hade chefen i IV arméfördelningen till styrelsen avgivit utlåtande och därvid tillstyrkt detsamma. Denna nya linje, som icke bleve nämnvärt längre än den förut koncessionerade, och för vilken broövergången vid Rådan icke ansågs bliva kostsammare än den koncessioneraäe linjens bro vid Stocksund, hade enligt styrelsens förmenande, från det allmännas synpunkt sett, jämväl en lämpligare sträckning, enär densamma mellan Näsby och Jäfva ginge genom områden, vilkas järnvägsförbindelser med huvudstaden vore mindre väl tillgodosedda och som därför genom den nya järnvägen gjordes lättare åtkomliga för bebyggande, då däremot den förut koncessionerade linjen Näsby—Stocksund—Tomteboda ginge nära nog mitt igenom det trafikområde, som berördes av Djursholmsbanans redan utförda eller koncessionerade linjer. Därjämte ansågs det bliva väsentligt billigare för sökandena att utföra den 5,4 kilometer långa linjen Näsby—Järva än den 11,8 kilometer langa linjen Näsby—Stocksund—Tomteboda, varför även ur denna synpunkt den förra linjen vore att föredraga.

I planen för järnvägen Tomteboda—Kapelskär borde därför göras den ändringen, att järnvägen tänktes ansluta med statsbanan vid Järva i stället för vid Tomteboda och från fastställelse undantagas sträckningen mellan Tomteboda och Näsby eller 12 kilometer närmast Tomteboda i stället för 5 kilometer, vilken sträckas fastställande borde bero på överenskommelse mellan koncessionshavarne och styrelsen eller, därest sådan överenskommelse icke kunde komma till stånd, på Eders Kungl. Maj:ts närmare föreskrifter i ämnet. Enligt styrelsens förmenande borde ett sådant tillägg till koncessionsvillkoren göras i samband med förnyandet av koncessionen, som enligt givna bestämmelser utginge den 1:ste juli 1909.

Beträffande förslaget att jämväl inleda järnvägen till Norrtull hade styrelsen ingen anledning att frångå sin i underdåniga utlåtandet den 28 juni 1907 därom uttalade mening.

På grund av det anförda hemställde därför järnvägsstyrelsen i underdånighet,

att vid förnyandet av koncessionen å järnvägen Tomteboda—Kapelskär måtte vidtagas den ändring i förut nådigt meddelade föreskrifter, att banan skulle ansluta till norra stambanan vid Järfva station och från fastställelse undantagas sträckan 12 kilometer närmast Tomteboda, samt

att Eders Kungl. Maj:t måtte förklara, *dels* att frågan om anordningarna och villkoren för järnvägens sammanslutning med statsbanan måtte avgöras medelst överenskommelse mellan koncessionshavarne och styrelsen under iakttagande, att, där sådana överenskommelser icke kunde bringas till stånd, koncessionshavarne

skulle vara underkastade de bestämmelser, som Eders Kungl. Maj:t för sådant fall efter anmälan kunde finna skäl meddela, *dels* att, sedan överenskommelse i berörda avseenden träffats, Eders Kungl. Maj:t ville taga frågan om fastställande av planen för den från fastställelse undantagna sträckan av järnvägen under förnyad prövning.

Konungens befallningshavandes i Stockholms län underdåniga framställning den 13 november 1913 om undersökning rörande anläggandet av en statsbana Stockholm—Kapelskär.

Genom nådigt brev den 13 november 1913 har Eders Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att avgiva underdånigt utlåtande över en av Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i Stockholms län den 10 sistnämnda månad gjord underdånig framställning om undersökning rörande anläggandet av en statsbana Stockholm—Kapelskär, i vilken framställning anföres följande.

Genom nådiga resolutioner den 6 juni 1902 på ansökning av dåvarande landshöfdingen i Stockholms län P. G. W. Isberg och dåvarande överståthållaren friherre G. A. Tamm med flera hade särskilda nådiga koncessioner beviljats dels å normalspårig järnväg från Tomteboda station å norra stambanan till Kapelskärs hamn i Rådmansö socken och dels å en järnväg likaledes av normal spårvidd från Penningby station å nyssnämnda järnväg till Norrtälje.

Ehuru mer än 11 år förflutit, sedan dessa nådiga koncessioner meddelats, hade ingendera af de båda järnvägarna kommit till utförande; och om än koncessionerna ännu icke förklarats förverkade, måste fog förefinnas för den förmodan, att de kvarlefvande bland koncessionsinnehavarne icke hyste några planer på byggnadsarbetets igångsättande.

Vad Stockholms län vidkomme, syntes den huvudsakliga anledningen till detta beklagliga förhållande vara, att medel icke kunnat anskaffas till byggande av en järnväg, som för de internationella trafikförbindelsernas skull måste vara betydligt dyrare i anläggning, än som svarade endast mot behovet av en god förbindelse mellan orten och huvudstaden. Det måste dock därvid framhållas, att an bredspårig järnväg över huvud taget, således även med lättare överbyggnad och enklare utrustning i det hela, icke heller torde hava kunnat åstadkommas genom medel, insamlade inom orten.

För de betydande delar av Stockholms län, som skulle haft nytta av den 84,5 kilometer långa järnvägen mellan Tomteboda och Kapelskär, hade det länt till en ytterst avsevärd olägenhet, att denna järnväg icke kunnat komma till stånd. Järnvägen skulle hava berett ökade och lättade tillfällen till avsättning på huvudstaden av ladugårds- och andra jordbruksprodukter samt åtminstone delvis skogsprodukter. Särskilt skulle även de mest aflägset efter järnvägen belägna egendomarna och hemmanen kunnat deltaga på ett helt annat sätt än eljest i huvudstadens förseende med mjölk. Järnvägens sträckning på flera ställen nära vattnet skulle hava medfört förträffliga tillfällen till industriella anläggningar med läge i närheten av både järnväg och sjökommunikationer. Man kunde gott säga, att orten redan kommit tio år senare i ekonomisk utveckling mot vad som skulle hava ägt rum, om järnvägen, som syntes hava så goda utsikter för sig, verkligen kommit att bliva byggd.

Räddningen ur denna brydsamma belägenhet för ifrågavarande del av länet vore uppenbarligen den, att järnvägen till Kapelskär byggdes såsom statsbana. Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande kunde dock icke ifrågasätta, att en sådan statsbana skulle anläggas huvudsakligen av hänsyn till ortens omförmälda intressen

eller ens till huvudstadens påtagliga behov av ökade tillförselmöjligheter i avseende å livsförnödenheter; utan därför måste nog andra mera omfattande skäla tala. Men innan redogörelse för dessa skäl framlades, borde framhållas, att tanken på en statsbana från trakten av Stockholm till Kapelskär redan framkommit på olika håll.

I underdånigt utlåtande den 1 juni 1900 över ovan omförmälda koncessionsansökning hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, efter utförlig motivering, yttrat, att styrelsen funne det önskvärt, att bansträckan Stockholm—Kapelskär måtte redan från början anläggas såsom statsbana.

Å flertalet koncessionssökandes vägnar hade vidare landshövdingen Isberg ingivit en underdånig framställning därom, att Eders Kungl. Maj:t täcktes vidtaga åtgärder för, att järnvägen Tomteboda—Kapelskär måtte, i så nära överensstämmelse som möjligt med den av Eders Kungl. Maj:t fastställda planen för den koncessionerade järnvägen, anläggas och trafikeras såsom statsbana. Enligt resolution den 3 februari 1905 hade emellertid Eders Kungl. Maj:t, efter vederbörandes hörande och efter det några bland koncessionshavarne begärt att få koncession på sig överlåten, icke funnit skäl att för det dåvarande vidtaga någon åtgärd för ifrågavarande järnvägs anläggande och trafikerande såsom statsbana.

De båda huvudskäl, som städse åberopats för att järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Kapelskär borde vara ordnad såsom statsbana, hade varit dels försvarssynpunkten och dels intresset av att erhålla denna järnväg såsom ett led i en internationell trafikförbindelse, vars omfattning man tänkt sig av olika längd, men som givet minst skulle avse de båda grannländerna.

Såvitt det kunde anses falla inom området för Eders Kungl. Maj:ts befallningshavandes bedömande, vore försvarssynpunkten fortfarande densamma. Rådmansö vore den längst i öster sig sträckande delen av mellersta och södra Sveriges fastland. Mellan denna inom tio mil från huvudstaden belägna punkt och sistnämnda plats borde givetvis finnas en järnvägsförbindelse av största skäliga kapacitet.

För internationella trafikförbindelser över haven funnes nu ett helt annat intresse än åren 1902 och 1905, då Eders Kungl. Maj:t, såsom förut omförmälts, förehade frågan om Kapelskärsbanan till nådig prövning. Erfarenheten från Trelleborg—Sassnitzlinjen med dess nu till utvidgning föreslagna ångfärjemateriel och från de statsunderstödda ångbåtslinjerna till avlägsna länder eller, för att taga mera närliggande exempel, till Riga manade uppenbarligen till fortsatt utvidgning av förbindelsenätet. Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande hade sig ock bekant, att utredning påginge rörande lämpligaste sättet för utvidgning av trafikförbindelserna över havet mellan Sverige och Ryssland, ehuru, såvitt man kunde förmoda, denna utredning sysslade med annat eller andra problem än det här närmast föreliggande. Såsom en komplettering av denna utredning torde kunna räknas en enligt förljudande igångsatt utredning rörande lifligare sjöfartsförbindelse mellan Sverige och Storbrittanien.

Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande ansåge för sin del uppenbart, att en modern och snabb järnvägsförbindelse Stockholm—Kapelskär skulle undanröja flera av de svårigheter, som nu hämmade den regelbundna trafiken mellan Sverige och Finland och att tekniska hinder icke längre mötte mot anordnandet av en ångfärje-

förbindelse mellan Kapelskär och lämplig punkt vid finska kusten. Ett synnerligen gott led i den internationella trafikförbindelsen skulle på detta sätt åstadkommas.

Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande kände sig då av sin plikt till omvårdnad om Stockholms läns intressen manad att bringa under Eders Kungl. Maj:ts nådiga omprövning, huruvida icke tiden nu vore inne att föranstalta om en fullständig undersökning rörande anläggningen av ifrågavarande järnväg såsom statsbana. Vid en sådan undersökning syntes det befallningshavanden nödigt, att hänsyn toges till den ovan omförmälda koncessionen å en järnväg Penningby—Norrtälje, så till vida, att undersökningen komme att omfatta jämväl det lämpligaste sättet för anslutning till statsbanan vid Penningby eller i dess närhet av en enskild järnväg till Norrtälje.

Med stöd av vad sålunda anförts, hemställde Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i underdånighet, att Eders Kungl. Maj:t täcktes i nåder låta verkställa undersökning rörande anläggandet av en statsbana mellan någon punkt å statsbanelinjerna invid Stockholm samt Kapelskär, med nådig föreskrift tillika, att undersökningen borde omfatta jämväl anordningarna för anslutning till statsbanan vid Penningby eller i dess närset av en enskild järnväg till Norrtälje.

Stadsfullmäktiges i Norrtälje underdåniga skrivelse den 17 november 1913 angående statsbana Penningby—Norrtälje.

Vidare hava stadsfullmäktige i Norrtälje den 17 november 1913 till Eders Kungl. Maj:t ingivit underdånig skrivelse angående ifrågasatt statsbana Penningby—Norrtälje, vilken skrivelse Eders Kungl. Maj:t den 21 nyssnämnda månad överlämnat till järnvägsstyrelsen för att tagas i övervägande vid avgivande av ovannämnda genom nådiga remisser den 13 november 1913 infordrade underdåniga utlåtande. I denna skrivelse hava stadsfullmäktige anfört följande.

Mer än tio år hade förflutit, sedan koncession första gången beviljats å en normalspårig järnväg mellan Tomteboda och Kapelskär med bibana från Penningby till Norrtälje.

Sedan dess hade detta viktiga järnvägsförslag vilat, ända tills på sista tiden, då frågan ånyo tagits upp och med förnyad styrka.

Stadsfullmäktige hade också med glädje erfarit, hurusom länsstyrelsen i länet hos Eders Kungl. Maj:t hemställt om undersökning rörande anläggande av banan i fråga såsom statsbana.

Då denna länsstyrelsens framställning emellertid tydligen icke avsåge bandelen Penningby—Norrtälje i annan mån än rörande lämpligaste sättet för dennas anslutning till Kapelskärsbanan, ville stadsfullmäktige nu i underdånighet framhålla önskvärdheten av, att den begärda undersökningen måtte komma att omfatta jämväl frågan om anläggande av sträckan Penningby—Norrtälje såsom statsbana; och uttalade stadsfullmäktige därvid, att, enligt stadsfullmäktiges åsikt, Norrtälje stad skulle komma i sämre ställning än eljest, därest dessa järnvägsförslag, vilka dittills alltjämt behandlats i samband med varandra, nu komme att skiljas åt.

Denna åsikt stödde stadsfullmäktige bland annat *dels* därpå, att staden i senare fallet säkerligen bleve nödsakad att endast med jämförelsevis obetydliga bidrag från andra kommuner ensam bekosta den för banan i dess helhet förvisso icke oväsentliga bandelen i fråga, något, som med hänsyn till övriga förestående stora utgifter för staden kunde komma att menligt inverka på stadens ekonomi, och *dels* därpå,

att utan tvivel ganska stora olägenheter skulle uppstå för staden, därest dessa bandelar komme att omhänderhavas av olika förvaltningar. Fråga torde till och med kunna vara, huruvida det över huvud skulle låta sig göra att som ett särskilt företag på ändamålsenligt sätt administrera denna icke mer än cirka nio (9) kilometer långa bibana.

De skäl, som talade för Kapelskärsbanans anläggande såsom statsbana, ansågo stadsfullmäktige också i huvudsak vara desamma beträffande bibanan till Norrtälje, åtminstone om hänsyn toges till denna senares jämförelsevis ringa anläggningskostnad i förhållande till huvudbanan.

Linjen Penningby—Norrtälje, särskilt om den förlängdes norrut, skulle även den bliva av största betydelse ur försvarssynpunkt, och i affärshänseende borde banan komma att icke blott i hög grad bidraga till uppblomstring av dessa förut på tidsenliga järnvägskommunikationer vanlottade landsdelar, utan också bliva av betydelse för huvudstaden och landet i övrigt.

Slutligen ville stadsfullmäktige icke underlåta att framhålla, hurusom denna lilla bandel helt visst skulle komma att tillföra huvudbanan ett tillskott i trafik, som förvisso komme att mer än väl för staten uppväga kostnaden för bandelens anläggande.

På grund av vad sålunda anförts, hemställde stadsfullmäktige i underdånighet, att det täcktes Eders Kungl. Maj:t att låta den av länsstyrelsen äskade undersökningen rörande Kapelskärsbanan omfatta jämväl frågan om anläggande av bandelen Penningby—Norrtälje såsom statsbana.

Skrivelse den 25 november / 8 december 1913 från styrelsen för Svenska föreningen i S:t Petersburg till statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet.

Slutligen har Eders Kungl. Maj:t den 15 december 1913 till järnvägsstyrelsen överlämnat för att tagas i övervägande vid avgivande av nyssnämnda genom nådig remiss den 13 november sistnämnda år infordrade underdåniga utlåtande en av styrelsen för Svenska föreningen i S:t Petersburg den 25 november/8 december 1913 till statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet ingiven skrivelse, varuti göres följande uttalande.

Sedan en lång följd av år hade det varit ett önskemål för de i Ryssland bosatta svenskarna, att en tidsenlig förbindelse måtte komma till stånd mellan hemlandet och Ryssland både i passagerare- och godsbefordringshänseende.

I det förra hänseendet vore resande nu något så när väl tillgodosedda genom den dagliga förbindelsen via Åbo, men förbindelsen skulle bättre motsvara behovet, om densamma ordnades med kortare restid mellan Stockholm och Åbo, så att tillräckliga anslutningstider kunde erhållas dels i förbindelserna söder- och västerut från Stockholm, och österut från S:t Petresburg. Denna kortare restid skulle säkerligen vinnas genom en järnväg mellan Stockholm och Kapelskär och snabbgående ångare eller eventuellt ångfärjor Kapelskär—Åbo.

Beträffande godstransporterna ansåg föreningens styrelse, att en godsfärjeroute mellan Kapelskär och Åbo eller punkt på ryska kusten i närheten av Reval eller Baltischport skulle medföra stora lättnader i handelsutbytet mellan Sverige och Ryssland, emedan transporterna skulle kunna försiggå utan omlastning vid finska eller ryska sidan av en sådan linje och därför bliva snabbare och billigare.

Då det nu såge ut, som om intresset för den redan förut tilltänkta banan

Stockholm—Kapelskär åter upplivats, hade styrelsen för Svenska föreningen i S:t Petersburg, vilken sistnämnda bland sina medlemmar räknade ett stort antal importörer av svenska industrialster samt de flesta i S:t Petersburg bosatta representanterna för den svenska exportindustrien på Ryssland, beslutat att uttala sitt livligaste intresse för åstadkommandet av den påtänkta förbindelseleden, och tillät sig styrelsen för föreningen därför att till statsrådet framföra en vördnadsfull hemställan, att statsrådet och regeringen godhetsfullt ville låta utreda möjligheterna för järnvägen i fråga, vilken ansågs kunna fylla de på densamma ställda kraven endast om den byggdes som statsbana.

Järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelse den 12 januari 1914 angående undersökning för Kapelskärsbanans anläggande som statsbana.

Till åtlydnad av Eders Kungl. Maj:ts ovan omtalade befallning genom remissen den 13 november 1913 avgav järnvägsstyrelsen därefter den 12 sistlidne januari underdånigt utlåtande angående undersökning för Kapelskärsbanans anläggande som statsbana, varvid styrelsen yttrade följande.

Oaktat snart tolv år förflutit, sedan Eders Kungl. Maj:t beviljade koncession för anläggning av en enskild järnväg mellan Tomteboda station å norra stambanan och Kapelskärs hamn i Rådsmansö socken, syntes banans förverkligande såsom enskild järnväg ännu vara mycket ovisst. Att banans tillkomst vore av stor betydelse dels för de orter, den skulle komma att genomlöpa, dels för Stockholms stad, hade tidigare av styrelsen såväl som av andra myndigheter framhållits, men på senare tid hade alltmera framträtt banans betydelse i andra avseenden, nämligen hänsynen till försvaret samt önskvärdheten av förbättrade kommunikationer med vårt östra grannland, i vilket senare avseende i underdånighet erinrades om de planer, som vore under utredning, på snabbare ångfartygs- eller ångfärjeförbindelse med vissa orter i Finland eller Ryssland, varvid även Kapelskär tänkts såsom hamnplats å svenska sidan för en sådan förbindelse, under förutsättning, att denna hamn erhölle lämplig järnvägsförbindelse med stambanan. Det syntes därför styrelsen, som om betydelsen av banans snara tillkomst ävensom dess vikt för försvaret samt för kommunikationerna med vårt östra grannland skulle kraftigt tala för, att banan byggdes såsom statsbana.

Visserligen förelågo vid koncessionens beviljande plan och profil samt kostnadsberäkningar för banan, men ansåg styrelsen dessa handlingar, vilka, såsom styrelsen redan i sitt underdåniga yttrande den 1 april 1902 anfört, vore i vissa avseenden ofullständiga, av flera skäl icke utan vidare kunna läggas till grund för ett beslut om banans byggande som statsbana. Styrelsen tillät sig i detta avseende i underdånighet framhålla, att det ännu icke vore utrett, på vad sätt anslutningen till norra stambanan borde ske, varjämte det kunde ifrågasättas, om icke av militära skäl vissa delar av den koncessionerade sträckningen borde om stakas, vartill komme, att de med koncessionshandlingarna överlämnade kostnadsberäkningarna vore upprättade med hänsyn till förhållanden, som numera vore helt andra än de, som hade legat till grund för nämnda beräkningar.

Styrelsen höll således före, att utredningar borde verkställas för en statsbana mellan lämplig punkt å stambanan i närheten av Stockholm och Kapelskärs hamn.

Huruvida även den ovan berörda bibanan från Penningby eller någon punkt där i närheten till Norrtälje borde tänkas komma till stånd såsom statsbana, an-

såg sig styrelsen då ej kunna bedöma, men fann dock skäl föreligga för undersökning i detta avseende, en undersökning, som ju medförde endast obetydliga kostnader.

På grund av vad sålunda anförts, hemställde styrelsen i underdånighet, *dels* om bemyndigande att verkställa erforderliga utredningar beträffande byggandet av Kapelskärsbanan såsom statsbana, vilken utredning även ansågs böra omfatta en bilinje till Norrtälje, *dels* att för ändamålet måtte av tillgängliga medel förskottsvis få användas ett belopp av högst tiotusen kronor att sedermera gottgöras styrelsen på sätt, Eders Kungl. Maj:t framdeles på framställning av styrelsen kunde komma att besluta.

Nådigt brev den 24 januari 1914 angående undersökningar och utredningar om Kapelskärsbanan.

Genom nådigt brev den 24 januari 1914 har Eders Kungl. Maj:t därefter bemyndigat järnvägsstyrelsen att verkställa definitiv undersökning och ekonomisk utredning angående anläggning av en statsbana från Stockholm eller annan lämplig punkt å norra stambanan i närheten av Stockholm till Kapelskärs hamn i Rådmansö socken med bibana till Norrtälje, varjämte Eders Kungl. Maj:t anbefallt styrelsen att av tillgängliga medel mot ersättning, varom Eders Kungl. Maj:t på anmälan av styrelsen ville framdeles förordna, för ändamålet använda ett belopp av högst tiotusen kronor.

Underdånig skrivelse den 24 februari 1914 från personer utsedda av Väddö, Söderby-Karls och Roslagsbro kommunalstämmor.

I detta sammanhang tillåter sig styrelsen här erinra om, att Eders Kungl. Maj:t den 24 sistlidne februari i nåder, för att tagas i övervägande vid fullgörande av det styrelsen lämnade uppdrag, som finnes angivet i nådiga brevet den 24 sistförflutne januari, till styrelsen överlämnat en av David Peterson med flera undertecknad och den 24 februari innevarande år till Eders Kungl. Maj:t ingiven underdånig skrift, varuti å Väddö med flera kommuners vägnar hemställes, att Eders Kungl. Maj:t vi den anbefallda undersökningen och renstakningen av banan Stockholm—Kapelskär med bibana till Norrtälje jämväl måtte vidtaga en undersökning av bansystemets sträckning till orterna norr om Norrtälje till Väddö. Beträffande de skäl, som talade för den gjorda framställningen hänvisades i underdånighet till en skrivelsen bifogad promemoria, undertecknad av David Peterson med flera, J. E. Bergström med flera samt J. Jansson med flera å respektive Väddö, Söderby-Karls och Roslagsbro kommunalstämmors vägnar, och varuti framhålles följande.

Sökandena, utsedda å talrikt besökta kommunalstämmor inom Väddö, Söderby-Karls och Roslagsbro socknar för att framföra dessa socknars önskemål med avseende på järnvägsfrågan inom Roslagen, anhöllo först att få uttala sin livliga anslutning till de i riksdagens båda kamrar i år väckta motionerna angående byggandet av en statsbana till Kapelskär med bibana till Norrtälje samt undersökning om lämpligheten av den senare banans sträckning till orterna norr om Norrtälje. Särskilt ville de betona det sista yrkandet i motionen och framhålla nödvändigheten av att samtidigt med den av Eders Kungl. Maj:t anbefallda undersökningen och renstakningen av banan Stockholm—Kapelskär—Norrtälje en undersökning vidtoges av bansystemets sträckning till orterna norr om Norrtälje, samt att anläggande av denna senare bandel snarast möjligt komme till stånd. Det syntes

sökandena nämligen föreligga många tungt vägande skäl för detta yrkande, av vilka de särskilt ville framhålla följande.

Ur försvarssynpunkt måste denna bana vara av den allra största betydelse, enär Väddökusten med sina djupa stränder ligger alldeles oskyddad vid en eventuell fientlig invasion. Likaledes torde Väddö kanal, som är statens egendom och som utan tvivel är av stor strategisk betydelse, i ofredstider behöva skyddas av grövre artilleri, för vars transport en bredspårig järnväg skulle vara av stor betydelse. Vidare anságo sökandena, att det föreslagna bansystemet i ekonomiskt avseende givetvis måste bliva avsevärt mer bärkraftigt, om det utsträcktes till orterna norr om Norrtälje och då i första hand till Väddö.

Invånareantalet i de trakter, som skulle beröras av ifrågavarande bandel, uppginge nämligen, Norrtälje oberäknat, till minst 10 tusen, därav ungefär 4 tusen vid banans ändpunkt Väddö. Vidare komme banan att genomlöpa Roslagens mest bördiga trakter med en för jordbruk särdeles lämpad jordmån. Men jordbruket hade i denna del av landet under nuvarande förhållanden icke kunnat nå den utveckling, som vore möjlig, om kommunikationerna förbättrades. Likaledes funnes inom orten icke ringa tillgång på mineralier, såsom järnmalm, fältspat med mera, vilka fyndigheter till följd av nuvarande olämpliga kommunikationer icke nu kunde tillgodogöras. Det borde även beaktas, att järnvägen, om den utsträcktes till Väddö, skulle komma i förbindelse med sjöfarten på Ålands hav och även därigenom tillgodose viktiga närings- och handelsintressen. Ävenså torde för ett rätt tillvaratagande av skogsprodukterna i det ingalunda skogfattiga Roslagen denna järnväg vara av största betydelse. Dessutom hade denna trakt av Roslagen, i synnerhet Väddö, stora förutsättningar för industri, icke minst vid det gamla, nu nedlagda Ortala bruk.

Av det sagda syntes det sökandena vara visat, att, om det föreslagna bansystemet utsträcktes norrut till Väddö, godstrafiken därigenom skulle väsentligt ökas, och detta torde även i lika hög grad bliva fallet med avseende på persontrafiken, då, såsom framhållits, minst 10 tusen personer voro bosatta i de orter, som komme att beröras av denna bandel, och dessutom Väddö vore en synnerligen omtyckt och redan mycket besökt vistelseort under sommaren för Stockholmsbor.

Sällan torde en statsbana påfordrats under så gynnsamma omständigheter som den nu av sökandena framhållna bandelen Norrtälje—Väddö i samband med bansystemet Stockholm—Kapelskär med bibana till Norrtälje, då så viktiga försvarsintressen blefve tillgodosedda på samma gång som största utsikt förefunnes, att banan på grund av ortsförhållandena komme att bliva räntebärande.

Det syntes sökandena, innevånare i socknarna norr om Norrtälje, uppenbart, att statsmakterna — om hänsyn toges till de här ovan i korthet antydda förhållandena — icke gärna kunde besluta om anläggande av statsbana Stockholm—Kapelskär med bibana till Norrtälje annat än i avsikt att ofördröjligen och omedelbart utsträcka detta bansystem till orterna norr om Norrtälje och då i första hand till Väddö. De vågade därför hoppas, att den redan av Eders Kungl. Maj:t anbefallda och påbörjade utstakningen av bandelen Stockholm—Kapelskär—Norrtälje även måtte utsträckas till Väddö.

Stockholm—Rimbo järnvägs aktiebolags skrivelse den 19 mars 1914 till järnvägsstyrelsen.

Till järnvägsstyrelsen har Stockholm—Rimbo järnvägs aktiebolag den 19 sistlidne mars insänt en skrivelse med följande innehåll.

I en vid innevarande års riksdag väckt motion av den 23 januari 1914 har herr A. Bellinder med flera föreslagit bland annat, att riksdagen behagade besluta dels att en statsbana skulle anläggas mellan lämplig anknytningspunkt invid Järva eller Tomteboda stationer å norra stambanan och Kapelskär å Rådmansö med bibana till Norrtälje i huvudsaklig överensstämmelse med den av Eders Kungl. Maj:t fastställda plan, som legat till grund för meddelad, men icke använd koncession för en järnväg å nämnda sträcka, med de ändringar, som kunde komma att av Eders Kungl. Maj:t i vanlig ordning fastställas, dels ock att riksdagen behagade uttala önskvärdheten av att i samband härmed utredning måtte verkställas angående lämpligheten av den ifrågavarande järnvägens utsträckning till orter norr om Norrtälje.

Då, enligt vad bolaget erfarit, Eders Kungl. Maj:t anmodat järnvägsstyrelsen att verkställa utredning i ärendet och då denna fråga på det intimaste berörde bolagets intressen, ville bolaget i saken anföra följande.

Vad beträffade en järnväg till Kapelskär överhuvudtaget tillät sig bolaget till en början att erinra därom, att en sådan järnväg, huru den än framdroges, komme att avsevärt inkräkta på bolagets trafikområde, och kunde det ej anses vara med rättvisa förenat, att fråntaga bolaget trafik utan att skälig ersättning härför lämnades. Ävenledes kunde det med skäl ifrågasättas, om det kunde vara riktigt att anlägga en ny järnväg, som komme att konkurrera med redan befintlig sådan, då man kunde vinna det åsyftade ändamålet — snabb förbindelse med Ryssland — genom att använda en redan befintlig järnväg, nämligen Nynäsbanan. Vad anginge den i motionen föreslagna sträckningen för järnvägen, hade motionärerna såsom stöd för motionen använt de på enskilt initiativ för några år sedan verkställda undersökningarna för Kapelskärsbanan. På grund af de förhållanden, som då för tiden rådde, hade Kapelskärsbanan enligt dessa undersökningar föreslagits framdragen över Djursholm samt vidare alternativt antingen till Tomteboda station eller ock till Norrtulls station, i sistnämnda fall med fortsättning i tunnel under Sveavägen till Stockholm. Då för tiden kunde skäl finnas för en dylik sträckning av järnvägen. Bolaget hade då icke å sin järnväg anlagt dubbelspår mellan Stockholm och Djursholm—Ösby, och kunde på grund härav samt en del andra ogynnsamma omständigheter icke tillfredsställa trafikbehovet. Detta hade också varit närmaste anledningen till att järnvägen föreslagits att förläggas genom Djursholm. Sedan bolaget numera anlagt dubbelspår och utfört en mängd därmed sammanhängande arbeten, hade trafiken på Djursholm och de närmast Stockholm belägna förorterna under en rad av år ombesörjts av bolaget på ett sätt, som bolaget vågade påstå vore fullt tillfredsställande för orterna i fråga, och hade bolaget också tid efter annan från desamma och trafikanterna samt från officiella myndigheter fått erkännande, som visade, att trafiken numera sköttes på ett fullt modernt och tillfredsställande sätt. Bolaget hade också vidtagit alla de åtgärder, som stode i dess makt för att bereda möjlighet till en lämplig infart till Stockholms centralare delar. Att denna fråga ännu icke blifvit löst, berodde förvisso icke på bolaget utan på det motstånd, som restes från Stockholms stads sida. De grunder, som kunde åberopas för det äldre förslaget till Kapelskärsbanans inledande till Stockholm förefunnes

således numera icke längre. Då härtill komme, att järnvägsstyrelsen förut uttalat såsom sin mening, att Kapelskärsbanan borde ansluta till statsbanan vid Järva eller någon plats belägen norr därom, måste varje tanke att framdraga Kapelskärsbanan genom Djursholm och att ansluta den till Tomteboda eller Norrtulls station övergivas. En järnväg till Kapelskär, som anslöte till Järva station, komme även den att på långa sträckor löpa parallellt med bolagets järnvägar nämligen från Danderyds station förbi Näsby till Rydbo station och skulle således beröva bolaget en stor del av det lokaltrafikområde, som för närvarande tillhörde detsamma.

Skulle denna sträckning väljas, nödvändiggjorde den för bolaget att yrka på, att staten måtte inlösa linjen Näsby—Österskär.

Då det ju icke kunde vara avsikten med anläggandet av Kapelskärsbanan att etablera konkurrens med redan befintliga järnvägar om deras trafik, utan dess huvudsyfte vore att på kortaste väg och snabbaste tid komma mellan Stockholm och Kapelskär, varjämte hänsyn naturligtvis borde tagas till möjligheten att genom järnvägen öppna nya områden för bebyggande, borde banan givetvis framdragas på ett sådant sätt, att den icke berörde samma trafikområde, som redan tillhörde bolagets järnvägar, och framför allt borde stationerna å Kapelskärsbanan icke läggas i närheten av redan befintliga stationer å bolagets järnvägar utan i stället på sådana platser, där byggnadsverksamheten ännu icke tagit någon omfattning, varigenom givetvis nya samhällen möjliggjordes till fördel för bostadsfrågans lösning. Skulle man tillfredsställa dessa krav, bleve den naturliga utgångspunkten för Kapelskärsbanan Turebergs station å statens järnvägar samt borde banan därifrån framdragas norr om Edsviken, korsa bolagets järnväg mellan Täby och Näsby samt löpa vidare till Ösbeby Garn, där anslutning till det äldre förslaget skulle vinnas. För att emellertid så litet som möjligt inkräkta på bolagets lokaltrafik vid Täby station, borde stationen å Kapelskärsbanan därstädes förläggas så långt från denna som möjligt.

Vad sedermera beträffade järnvägen mellan Penningby och Norrtälje, så tillät sig bolaget erinra om, att detsamma övertagit Länna—Norrtälje järnväg mot det att bolaget iklätt sig betalningsansvaret för statslånet å nämnda järnväg. Vid övertagande av banan i fråga hade staten föreskrivit, att järnvägen skulle genom ombyggnad sättas i ett förstklassigt skick och vore dessa arbeten nyligen avslutade. Det kunde därför ej gärna vara förenat med rättvisa, att, sedan bolaget nu övertagit nämnda järnväg och fullgjort de av staten föreskrivna villkoren, en statsbana anlades till Norrtälje, varigenom bolaget berövades trafiken å den järnväg, som bolaget sålunda övertagit. Järnvägsstyrelsen hade också flerfaldiga gånger framhållit, vilka stora olägenheter det vore att trafikera sådana bibanor som Penningby—Norrtälje skulle bliva, och att desamma vanligen bruka gå med avsevärd förlust.

Då ju huvudändamålet med anläggandet av Kapelskärsbanan vore att erhålla en förbindelse via Kapelskär med Finland och Ryssland, så syntes det bolaget som anläggande av järnväg mellan Penningby—Norrtälje från statens sida icke borde ifrågakomma och än mindre någon fortsättning norrut av en sådan bana, som skulle genomlöpa trakter, vilka alls icke kunde motivera anläggandet av en normalspårig järnväg. Till belysande av detta förhållande, ville bolaget framhålla, att samtliga bolagets linjer med undantag av Stockholm—Rimbo icke vore i stånd att förränta

det i dem nedlagda kapitalet och skulle detta naturligtvis i ännu högre grad bliva förhållandet med en normalspårig järnväg.

På grund av vad sålunda anförts, hemställde bolaget att järnvägsstyrelsen ville i den utredning, som nu verkställdes, taga vederbörlig hänsyn till de av bolaget framförda synpunkterna.

Skrivelse till kungl. järnvägsstyrelsen den 18 maj 1914 från W. E. Hallin med flera i Norrtälje.

Till bemötande av nu avhandlade skrivelse från Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag har sedermera borgmästaren W. E. Hallin med flera i Norrtälje till järnvägsstyrelsen ingivit en skrivelse den 18 sistlidne maj med här nedan angivna innehåll.

Med anledning av en av styrelsen för Stockholm—Rimbo järnvägs aktiebolag till kungl. järnvägsstyrelsen ingiven skrivelse rörande den så kallade Kapelskärsbanans byggande såsom statsbana, ville Hallin med flera, som av stadsfullmäktige i Norrtälje utsetts att å stadens vägnar utreda de staden berörande järnvägsfrågornas läge med mera anföra följande.

Bolagsstyrelsen hade framhållit, hurusom bolaget skulle komma att lida skada genom Kapelskärsbanans byggande, och protesterade bland annat särskilt mot byggandet av bandelen Penningby—Norrtälje. Bolagsstyrelsen befarade nämligen, att Norrtäljetrafiken genom denna nya banas byggande skulle komma att till stor del gå ifrån Rimbobanan. Dessa bolagsstyrelsens farhågor vore naturliga, men ännu naturligare förefölle det vara, att icke ett enskilt bolag skulle kunna genom sina privata intressen i längden hindra utvecklingen i en landsdel, vilken ägde så rika möjligheter till framåtskridande, som förhållandet vore med den här ifrågavarande. Länsstyrelsen hade i sin begäran om undersökning av Kapelskärsbanan framhållit, hurusom bristen på ändamålsenliga kommunikationer i betydlig grad hämmat utvecklingen av denna länsdel, och att så verkligen vore förhållandet vore tyvärr alltför sant. Men även rent formellt ansågs Rimbobolaget äga ganska ringa stöd för sin klagan. I den koncession, som en gång beviljats för Kapelskärsbanan, hade nämligen varit inbegripet bandelen Penningby—Norrtälje, och för så vitt Hallin med flera hade sig bekant vore denna koncession efter åtskilliga förnyelser fortfarande gällande. Härmed torde också varje fog saknas för Rimbobolaget att nu söka lägga hinder i vägen för banans byggande, vare sig såsom enskild eller såsom statsbana.

Till sist framhölls, att om Rimbobolaget komme att lida skada genom byggandet av bandelen Penningby—Norrtälje, så skulle Norrtälje stad förvisso komma att bliva icke mindre lidande genom byggandet av en statsbana till Kapelskär utan anslutning till Norrtälje. En normalspårig bana så nära intill staden, men ändock utan förbindelse med denna, skulle nämligen beröva staden en stor del av dess nuvarande handelsområde.

På grund av vad sålunda anförts, hemställdes, att bolagsstyrelsens skrivelse måtte lämnas utan avseende.

Underdånig skrivelse från stadsfullmäktige i Djursholm den 6 april 1914.

Här torde ävenledes böra erinras om en till Eders Kungl. Maj:t ställd underdånig skrivelse den 6 sistlidne april från stadsfullmäktige i Djursholm, vilken av Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i Stockholms län i underdånighet öfversänts

till Eders Kungl. Maj:t den 18 nyssnämnda månad och som därefter den 21 samma månad i nåder överlämnats till järnvägsstyrelsen för att tagas i övervägande vid fullgörande av vad genom nådigt brev den 24 januari i år blivit styrelsen anbefallt.

I nämnda underdåniga skrivelse anföres följande:

Genom nådigt brev den 24 januari innevarande år hade Eders Kungl. Maj:t funnit gott bemyndiga järnvägsstyrelsen att verkställa definitiv undersökning och ekonomisk utredning angående anläggning av en statsbana från Stockholm eller från annan lämplig punkt å norra stambanan i närheten av Stockholm till Kapelskärs hamn i Rådmansö socken med bibana till Norrtälje; varjämte medel anvisats för undersökningens verkställande. Vidare hade i vid innevarande års riksdag inom dess båda kamrar väckta motioner föreslagits, bland annat, att riksdagen behagade besluta, att statsbana skulle anläggas mellan lämplig anknytningspunkt invid Järva eller Tomteboda stationer å norra stambanan och Kapelskär å Rådmansö med bibana till Norrtälje i huvudsaklig överensstämmelse med den av Eders Kungl. Maj:t i huvudsak fastställda planen, som legat till grund för den meddelade men icke använda koncessionen för denna järnväg, med de ändringar, som kunde komma att av Eders Kungl. Maj:t i vanlig ordning fastställas.

Då sträckningen av denna bana vore av största vikt för det framtida ordnandet av trafikförbindelserna mellan Djursholms stad och huvudstaden, anhöllo Djursholms stadsfullmäktige i underdånighet att få inför Eders Kungl. Maj:t framhålla sina önskemål i detta avseende. Med hänsyn till den snabba utveckling av Djursholms samhälle, som dittills ägt rum, och som, sedan samhället genom Eders Kungl. Maj:ts beslut vunnit statsrättigheter, alltjämt fortginge, kunde man med visshet förutse, att den nuvarande järnvägsförbindelsen mellan Djursholm och Stockholm efter någon tid ej skulle förmå att på ett tillfredsställande sätt tillgodose den ökade trafiken. För den skull bleve då en utvidgning i en eller annan form av trafikanordningarna av nöden. Det måste därför anses av största intresse såväl för Djursholms stad som för ett ändamålsenligt ordnande i allmänhet af järnvägsförbindelserna i dessa trakter norr om Stockholm, att vid den ifrågasatta nya statsbanans planläggande och tillkomst hänsyn toges till det växande trafikbehovet för Djursholms samhälle. Därest denna bana komme att beröra Djursholm, skulle detta samhälle genom en normalspårig järnväg även komma i direkt förbindelse med det normalspåriga järnvägsnätet inom landet i övrigt.

Järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelse den 30 maj 1914 angående kostnadsfri upplåtelse av mark med mera för Kapelskärsbanan med bibana.

På grund härav ville Djursholms stadsfullmäktige i underdånighet hemställa, att vid den pågående undersökningen för banans anläggande och Eders Kungl. Maj:ts blivande beslut om dess definitiva sträckning ovan omförmälda synpunkter i fråga om trafiken mellan Djursholm och Stockholm samt landet i dess helhet måtte vinna behörigt beaktande, samt att banan för den skull måtte från Stockholm framdragas i huvudsaklig överensstämmelse med den ursprungliga, koncessionerade linjen, vartill motionärerna i ovan omförmälda framställning till riksdagen även anslutit sig.

Styrelsen anser sig här även böra i underdånighet erinra om sin underdåniga skrivelse den 30 sistlidne maj angående kostnadsfri upplåtelse av mark med mera

som villkor för anläggande såsom statsbana av Kapelskärsbanan med bibana Penningby—Norrtälje—Väddö, i vilken skrivelse styrelsen i huvudsak anfört följande:

Till en början erinrade styrelsen om, att Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i Stockholms län i sin här ovan förut omtalade underdåniga skrivelse den 10 november 1913 framhållit de ytterst avsevärda olägenheter, som uppstått för länet därav, att den koncessionerade banan Tomteboda—Kapelskär icke kommit till stånd, varigenom man kunde säga, att de därav berörda orterna kommit 10 år senare i ekonomisk utveckling. Räddningen ur denna brydsamma belägenhet vore enligt Eders Kungl. Maj:ts befallningshavandes åsikt, att järnvägen till Kapelskär byggdes såsom statsbana; härför talade emellertid ännu kraftigare två andra skäl, nämligen försvarssynpunkten samt intresset av att erhålla denna järnväg såsom ett led i en internationell trafikförbindelse. Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande hemställde på grund härav, att Eders Kungl. Maj:t måtte låta verkställa undersökning rörande anläggandet av en statsbana mellan någon punkt å statsbanelinjerna invid Stockholm samt Kapelskär med sådana anordningar vid Penningby, att där kunde anslutas en enskild bana till Norrtälje.

Vidare omnämnde styrelsen stadsfullmäktiges i Norrtälje underdåniga skrivelse den 17 november 1913, likaledes här ovan utförligare omtalad, i vilken skrivelse stadsfullmäktige efter motivering hemställde, att Eders Kungl. Maj:t täcktes låta undersökningen för Kapelskärsbanan omfatta jämväl frågan om anläggande av bandelen Penningby—Norrtälje såsom statsbana.

Slutligen omtalade styrelsen Väddö, Söderby-Karls och Roslagsbro kommuners ävenledes tidigare i denna skrivelse omnämnda underdåniga framställning om lämpligheten av att bibanan Penningby—Norrtälje utsträcktes till orterna norr om Norrtälje.

Härefter uttalade styrelsen för sin del följande

Såsom av det föregående framgått, hade såväl Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i Stockholms län som även stadsfullmäktige i Norrtälje och ombuden för ovannämnda tre socknar i Roslagen starkt betonat de fördelar, som den så kallade Kapelskärsbanan med bibana till Norrtälje och norr därom till Väddö skulle medföra för därav berörda delar av länet och dess inbyggare. Vid sådant förhållande syntes det — även om banan i dess helhet hade betydelse jämväl ur andra viktiga synpunkter — med fog kunna ifrågasättas, huruvida icke liknande förpliktelser med avseende å kostnadsfri upplåtelse av mark med mera, som pläga uppställas som villkor för anläggning av en järnväg såsom statsbana, även borde förutsättas beträffande Kapelskärsbanan, vare sig det komme att gälla ensamt huvudlinjens eller samtidigt därmed den ifrågasatta bibanans utförande med statsmedel.

Genom nådigt bref den 24 januari 1914 hade järnvägsstyrelsen bemyndigats att verkställa definitiv undersökning och ekonomisk utredning angående anläggning av en statsbana från Stockholm eller från annan lämplig punkt å norra stambanan i närheten av Stockholm till Kapelskärs hamn i Rådmansö socken med bibana till Norrtälje, varjämte Eders Kungl. Maj:t den 24 februari 1914 till styrelsen överlämnat förberörda framställning från Väddö, Söderby-Karls och Roslagsbro socknar att tagas i övervägande vid fullgörandet av nämnda uppdrag. Med hänsyn härtill

hade det synts styrelsen — som för sin del ansåg att ett dylikt villkor borde fästas vid de ifrågasatta järnvägarnas tillkomst såsom statsbanor — angeläget att få utrönt, huruvida vederbörande landsting, kommuner eller enskilda kunde befinnas villiga ikläda sig förpliktelser av omhandlade innebörd. Därest Eders Kungl. Maj:t funne skäl att ansluta sig till denna styrelsens mening att för ett eventuellt beslut om byggande av antingen huvudlinjen eller också samtidigt bibanan som statsbanor och ville uppställa samma förbehåll om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera, som eljest i liknande fall plägade ske, ansåg styrelsen det lämpligt att Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande redan nu gåves i uppdrag att vidtaga erforderliga åtgärder för erhållande av utfästelser från såväl Stockholms läns landsting som kommuner eller enskilda i avseende å upplåtelser af fri mark med mera för ej mindre den så kallade Kapelskärsbanan än även eventuellt bibanan Penningby—Norrtälje—Väddö, allt i huvudsaklig överensstämmelse med de villkor, som blivit av Eders Kungl. Maj:t och riksdagen fästade vid beslutet om statsbanan Sveg—Brunflo.

Det kunde härvidlag förtjäna anmärkas, att dylika utfästelser avgivits beträffande statsbanan Sveg—Brunflo, innan riksdagen fattat beslut om denna banas anläggning, såsom framginge av Eders Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 145 den 15 mars 1912.

På grund av vad sålunda anförts, hemställde styrelsen i underdånighet, att Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i Stockholms län måtte anbefallas vidtaga erforderliga åtgärder för utrönande, huruvida landsting, kommuner eller enskilda, vid ett eventuellt beslut om utförande med statsmedel av vare sig enbart Kapelskärsbanan eller även bibanan Penningby—Norrtälje—Väddö ville utfästa sig att kostnadsfritt upplåta

dels för all framtid:

all mark till banbyggnad med därtill hörande avdikningar, vattenavlopp och parallellvägar, varvid för huvudlinjen till Kapelskär härutöver jämväl borde upplåtas nödigt område för utläggande framdeles av dubbelspår;

all mark för banbevakningsområden, bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotiv- och vattenstationer med tillhörande ledningar, varvid borde iakttagas, i fråga om mark för bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotivstationer, att så stora områden därför skulle upplåtas, att tillräckligt utrymme erhölles för framtida möjligen erforderliga utvidgningar samt för rymliga bostäder åt järnvägens personal;

genom skogsmark en bredd av 15 meter å vardera sidan om banans medellinje ävensom, där arbetets beskaffenhet betingade en större bredd, vad som i sådant avseende erfordrades, med all å den upplåtna marken växande skog;

all mark för till följd av banbyggnaden erforderlig anläggning av nya eller omläggning av gamla, allmänna eller enskilda, vägar, ävensom rätt att efter behov i sjöar och vattendrag taga för järnvägsbyggnaden och för järnvägens trafikerande med mera erforderligt vatten samt att, där område icke ansåges böra för ändamålet förvärvas, framdraga och för framtiden underhålla för vattentagning erforderlig ledning;

skolande, i händelse av tvist angående storleken av markområde, som för

något av ovan angivna ändamål vore erforderligt, frågan därom underställas Eders Kungl. Maj:ts prövning och avgörande;

dels under arbetets fortgång:

all mark, behövlig för dels sidoschaktningar, dels upplag av sten, jord samt för anläggningen erforderliga materialier och andra effekter, dels sten- och grustäkter, dels vägar och sidospår, dels slutligen de provisoriska anordningar, av vad namn och slag de måtte vara, som för byggnadsarbetenas utförande befunnes nödiga, allt att vid arbetets slut avlämnas i då befintligt skick;

att överlämna den för järnvägen upplåtna marken gravationsfri;

att upplåtelsen jämväl skulle innebära förpliktelser att lämna ersättning för husflyttningar och olägenheter till följd av försvårad brukning och förlängda vägar eller andra olägenheter, av vad namn och beskaffenhet de vara måtte, som kunde anses härflyta av det genom anläggningens utförande orsakade intrång; samt

att utan kostnad för staten anskaffa och till järnvägsstyrelsen överlämna alla för erhållande av lagfart å den för anläggningen upplåtna marken erforderliga handlingar och kartor med mera;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för vad i ett eller annat avseende härutinnan till äventyrs kunde komma att brista.

Inom riksdagarne år 1914 väckta motioner angående Kapelskärsbanan med bibana från Penningby till Norrtälje, eventuellt orter norr därom.

Innan styrelsen övergår till att redogöra för de verkställda undersökningarna och utredningarna beträffande här ifrågavarande banor, synes det styrelsen lämpligt att här i korthet omnämna de motioner, som uti innevarande års båda riksdagar blivit väckta angående Kapelskärsbanan med bibana från Penningby till Norrtälje samt eventuellt till orter norr om samma stad.

Till den riksdag, som sammanträdde i januari månad innevarande år, avlämnades två lika lydande motioner, nr 51 i första kammaren och nr 105 i andra kammaren, varuti efter en längre motivering föreslogs,

att riksdagen behagade besluta, *dels* att en statsbana skulle anläggas mellan lämplig anknytningspunkt invid Järva eller Tomteboda stationer å norra stambanan och Kapelskär å Rådmansö med bibana till Norrtälje i huvudsaklig överensstämmelse med den av Eders Kungl. Maj:t i huvudsak fastställda planen, som legat till grund för den meddelade men icke använda koncessionen för denna järnväg med de ändringar, som kunde komma att av Eders Kungl. Maj:t i vanlig ordning fastställas, *dels* att för denna anläggning bevilja ett anslag av 8,5 miljoner kronor att utgå med ett belopp för år 1915 av en miljon kronor och att därav finge förskottsvis redan under innevarande år utgå ett belopp av 150,000 kronor och resten enligt särskilda anvisningar under åren 1916 och 1917, *dels* uttala önskvärdheten av att i samband härmed utredning måtte verkställas om lämpligheten av att detta bredspåriga bansystem utsträcktes till orterna norr om Norrtälje.

Dessa båda motioner hunno dock icke att behandlas av den riksdag, vid vilken de blivit väckta, innan densamma upplöstes.

Vid den riksdag, som därefter sammanträtt under sistlidne maj månad, hava emellertid jämväl väckts två motioner med i huvudsak samma syftemål som de båda ovan omtalade, nämligen nr 42 i första kammaren och nr 77 i andra kammaren. Den sistnämnda är av alldeles samma lydelse som de båda ovan omtalade

vid innevarande års första riksdag väckta motionerna. Beträffande däremot den nu senast inom första kammaren väckta motionen nr 42 har den ändringen vidtagits, att det föreslås,

att riksdagen behagade besluta, *dels* att en statsbana skulle anläggas mellan lämplig anknytningspunkt invid Järva eller Tomteboda stationer *eller annan lämplig plats* å norra stambanan och Kapelskär å Rådmansö med bibana till Norrtälje och så vidare med enahanda ordalydelse som i andra kammarens motion.

Genom att införa orden »eller annan lämplig plats» hava motionärerna i första kammaren, såsom det vill synas, velat undvika att göra något uttalande beträffande den punkt å norra stambanan, vid vilken anslutningen enligt de blivande utredningarna lämpligast borde ske.

Redogörelse för undersökningarna.

Styrelsen övergår härefter till att redogöra för resultatet av hittills verkställda undersökningar och utredningar för ifrågavarande banor, och tillåter sig därvidlag hänvisa till bifogade profiler och planer samt kostnadsförslag.

Såsom av det föregående torde framgå har koncession redan år 1902 beviljats för en normalspårig järnväg mellan Tomteboda station å norra stambanan till Kapelskärshamn å Rådmansö jämte bibana till Norrtälje, vilken koncession emellertid numera är förfallen. Till grund för denna koncession har legat av planer, profiler och kostnadsberäkningar åtföljt förslag, upprättat år 1898.

Av vissa skäl, särskilt med hänsyn till att 16 år förflutit sedan förslaget upprättades samt att det då var fråga om byggande av en enskild järnväg, har det vid de nu verkställda undersökningarna ansetts nödvändigt, *dels* att utstaka vissa nya alternativa sträckningar samt ånyo på marken utmärka den år 1898 upprättade linjen i de delar, där den ansetts böra ingå i de olika nu undersökta sträckningarna, *dels* att verkställa nya kostnadsberäkningar för dessa sträckningar.

Följande linjer hava således nu blivit undersökta och på marken utstakade:

A. Tureberg—Brottby—Penningby—Kapelskär (över Riala).
B. Järva—Viggbyholm—Brottby.
C. Tomteboda—Viggbyholm (över Ösby).
D. Penningby—Norrtälje,

och vill styrelsen här nedan något närmare beskriva desamma.

Tekniska bestämmelser.

Uti kostnadsförslagen finnas införda de tekniska bestämmelser, som styrelsen tänkt sig böra tillämpas för de olika linjerna; härav framgår, förutom att banorna äro beräknade normalspåriga med 1435 millimeters spårvidd, att för de under A, B och C här ovan angivna linjerna förutsatts sådant byggnadssätt, att å desamma skulle kunna framföras tåg med en största tillåtna hastighet av 90 kilometer i timmen eller samma hastighet som exempelvis å linjerna Stockholm—Malmö och Stockholm—Göteborg. Visserligen har största stigningen i rakspår nu föreslagits till 11 : 1000 i stället för 10 : 1000, vilken senare stigning är den största, som förekommer å huvudbanorna i södra delen av landet och som även varit förutsatt i 1898 års förslag för banan till Kapelskär såväl i rakspår som i kurvor. Styrelsen vill dock erinra om, att en stigning av 11 : 1000 i rakspår icke förorsakar större tågmotstånd än stigning 10 : 1000 i kurvor med minsta tillåtna radie eller 600

meter, vadan denna omständighet icke är ägnad att försämra banans trafikförmåga, i synnerhet som å Kapelskärsbanan icke förekomma stigningar av mera avsevärd längd. I kurvor är det avsett, att stigningsförhållandet skall, allt efter tågmotståndets storlek för olika radier, nedsättas under det enligt ovanstående för rakspår tillåtna av 11 : 1000, så att det sammansatta stignings- och kurvmotståndet icke uppgår till mera än, som motsvaras av en stigning av 10 : 1000 i kurvor med 600 meters radie.

Beträffande minsta tillåtna kurvradien håller styrelsen före, att denna, som i 1898 års förslag utgjorde 500 meter, icke bör understiga 600 meter, på det att tågen överallt å linjen må kunna framföras med den för banan tillåtna största hastigheten eller 90 kilometer i timmen, vilket emellertid icke är tillåtet i kurvor med mindre radie än 600 meter. Vid utstakning av sträckningen Tureberg—Brottby —Kapelskär har visserligen på ett ställe, nämligen vid Håtö, måst användas radien 500 meter i en kurva, vilket skulle hava förutsatt en något minskad hastighet på denna plats, men denna kurvradie kan vid en på grund av senare framkomna omständigheter föranledd ändring av linjen närmast väster om Håtö, som verkställes vid renstakningen, ökas till 800 à 900 meter. I de båda från Järva respektive Tomteboda utgående linjerna förekomma däremot några kurvor med 500 meters radie, i vilka radien icke kan göras större utan avsevärt ökade kostnader.

För de tre först nämnda från respektive Tureberg, Järva och Tomteboda utgående sträckningarna är skenvikten föreslagen till 40,5 kilogram per meter.

Beträffande linjen Penningby—Norrtälje har styrelsen i likhet med 1898 års förslag tänkt sig väsentligt enklare tekniska bestämmelser. Största stigningen skulle där vara 17 : 1000 i rakspår med vederbörlig reduktion i kurvor och den för banan ifrågasatta, minsta tillåtna radien 400 meter, varjämte skenvikten är beräknad till 27,5 kilogram per meter.

Å samtliga sträckningar tänkas broarna beräknade för 18 tons lokomotivaxeltryck.

Slutligen må framhållas, att, ehuruväl samtliga linjer nu äro beräknade enkelspåriga, det dock måste anses lämpligt att linjerna från Tureberg respektive Järva eller Tomteboda tänkas planlagda så, att de framdeles kunna göras åtminstone delvis dubbelspåriga. Någon genomgångstrafik å den av dessa linjer, som kan komma till utförande, av den betydenhet, att dubbelspår skulle krävas enbart med hänsyn till sådan trafik, torde visserligen knappast vara att påräkna inom överskådlig framtid, men däremot är det ej uteslutet, att vid ej allt för långt avlägsen tidpunkt lokaltrafiken å de delar av banan, som ligga närmast stambanan, kan komma att bliva av den storlek, att dubbelspår erfordras; knappast dock längre mot öster än till Ösbeby Garn.

Normalsektionen för fria rummet tänkes så hög, som kräves för eventuellt införande framdeles av elektrisk drift, varvid den jämväl skulle tillåta framförande av ryska eller finska vagnar, även om dessa, på sätt längre fram omtalas, skulle vara uppställda på så kallade överföringsboggier.

Beskrivning av linjerna.

A. *Tureberg—Brottby—Penningby—Kapelskär (över Riala).*

Linjen utgår från norra stambanan vid Turebergs station. Det är härvid att märka, att stambanan mellan Stockholm och Uppsala är dubbelspårig. Från Stock-

holm ankommande tåg till Tureberg ingå på sistnämnda station å det vänstra av dessa spår och måste således vid utgående mot Kapelskär korsa det högra spåret eller det, som användes av de i motsatt riktning, från Uppsala till Stockholm, gående tågen å stambanan. Det kan då ordnas antingen så, att denna korsning sker i samma plan omedelbart vid stationens yttersta växel eller också på så sätt, att tågen från Tureberg vid utgående mot Kapelskär först vika av från stambanan mot vänster för att därefter i en båge till höger på särskilt spår höja sig, till dess att spåret kan ledas på fri höjd över stambanan för att sedan åter falla och förena sig med Kapelskärsbanans huvudspår omkring 1 kilometer utanför stationens yttersta växel. De från Kapelskär till Tureberg inlöpande tågen ingå däremot på ett särskilt för dessa tåg avsett spår å bangården öster om stambanans båda huvudspår och korsa således icke något av dessa. Styrelsen finner för sin del nödvändigt, att korsning i olika plan redan från början anordnas, oaktat kostnaderna härför beräknas bliva 200,000 kronor större än för endast plankorsning, enär i annat fall den alltjämt växande trafiken å stambanan Stockholm—Uppsala skulle komma att hindras genom korsningen med Kapelskärsbanans från Tureberg utgående tåg.

Från Turebergs station är linjen framdragen mitt emellan Edsvikens norra och Norrvikens södra ände, öster om Tureberget upp mot Vässjön, vars södra strand följes i ostlig riktning, varefter linjen gör en tvär krök mot norr för att efter att hava tangerat sjön Fjäturens nordvästra hörn ånyo framgå i nordostlig riktning förbi Hagby och Karby gårdar. Ungefär 1 $^1/_2$ kilometer söder om Täby station å Stockholm—Rimbo järnväg är Kapelskärsbanan dragen på fri höjd över denna järnväg, varefter linjen kröker mera mot norr och framgår utmed västra stranden av Gävsjön samt vidare i dalgången upp mot Åstad. Här kröker linjen mot öster och går fram strax norr om Angarns kyrka, varefter den i tämligen rak linje fortsätter till Össeby Garn (Brottby) vid Garnvikens norra ände. Här sammanfaller linjen med de sydligare, alternativa sträckningarna över Viggbyholm från Järva respektive från Tomteboda.

Från Össeby Garn (Brottby) går linjen i nordostlig riktning följande 1898 års stakning fram till södra ändan av Långsjön, men avviker där från nämnda stakning följande Långsjöns sydöstra strand, fortsätter vidare i dalgången förbi Sättra och utmed Bysjöns nordvästra strand samt över Punskog fram till Riala kyrka. Härifrån följer linjen dalgången mot nordost förbi Yttersätra och Gunedet, passerar näset mellan Länna kyrksjö och Gunsjön samt svänger så först mot öster och sedermera mot nordost fram till Penningby, där den ånyo tangerar 1898 års linje.

Den skiljer sig emellertid genast ånyo från sistnämnda linje och framgår i nordostlig riktning mellan Bergasjön och Alkistsjön till Västersjön, som passeras på sjöbank, fortsätter så utmed Holmsjöns södra strand till Vrang, där den i en stor båge svänger mot sydost ned till Lervikssjön, vars södra vik beröres, varefter linjen ånyo i en skarp kurva svänger mot nordost och framgår strax norr om Håtö samt vidare i ostlig riktning över Bredvikssund, varifrån den i huvudsak åter sammanfaller med 1898 års linje över Vreta till Kapelskär.

Några större vattendrag korsas icke av den nu beskrivna linjen. Över Brottbyån, som utfaller i Garnviken, erfordras bro med 10 meters spännvidd. Över Bredvikssund, som utgör sambandet mellan Saltsjön och Åkeröfjärden, föreslås en 15

meters klaffbro. Sjöfarten i detta sund är visserligen ringa, för att icke säga ingen, för närvarande, men då planer sedan gammalt föreligga, att medels uppmuddring av sundet samt upptagandet av en kanal mellan Åkeröfjärden och den långa viken från Norrtäljefjärden ned mot Nänninge åstadkomma en sjöförbindelse tvärs genom Rådmansö, har det ansetts lämpligt att redan från början ordna brofrågan vid Bredvikssund, så att densamma icke framdeles hindrar planens genomförande.

Linjen kommer mångenstädes i beröring med landsvägar och andra större vägar, särskilt å den första sträckan mellan Tureberg och Ösbeby Garn. Med hänsyn till den sannolikt stora tåghastigheten å den föreslagna järnvägen har det icke ansetts lämpligt att korsa större vägar i plan annat än i omedelbar närhet av station, där bevakning lätt kan åstadkommas, vilket åter medför stora kostnader för anordnande av vägbroar och vägportar. Rimbobanan passeras på bro, varvid föreslagits en sänkning av nämnda bana å en sträcka av cirka 300 meter med 1,3 meter vid korsningspunkten, vilket emellertid icke medför försämring i den enskilda banans profil.

Större höjdskillnader förekomma icke å den här beskrivna linjen. Högsta punkten 36 meter över havet uppnås i passet 2 kilometer väster om Långsjön och lägsta punkten vid Kapelskär invid havet. Långa stigningar med maximilutningar erfordras icke.

Terrängen är i allmänhet kuperad och oregelbunden med branta berg och snedslänter, vadan linjen flerstädes måst dragas fram medels långa kurvor för att undvika alltför stora terrasseringskostnader. Jämförelsevis kostsamma arbeten hava dock ej kunnat undvikas på åtskilliga platser, särskilt i det ovannämnda passet väster om Långsjön samt vid sjöändan mellan Kyrksjön och Gunsjön. Till följd av förekomsten av berg i de flesta skärningarna har det ansetts ekonomiskt att lägga balanslinjen tämligen högt, varigenom bankmassorna emellertid avsevärt överstiga skärningsmassorna. Eventuellt skulle dock balanslinjen komma att sänkas något, om det befunnes lämpligt att i större utsträckning använda en del av de i skärningarna uttagna bergmassorna såsom makadamballast i stället för eljest vanlig grusballast.

Marken i dalgångarna mellan bergen består i allmänhet av lerblandad åkerjord, som nedåt övergår i lösare lera, ofta till ganska stort djup. Då denna sorts mark har ringa bärighet, hava flerstädes avsevärda sjunkningar måst beräknas. Så vitt sig göra låter, har dock iakttagits, att balanslinjen över sådan mark lagts lågt för att minska sjunkningar.

Grus till ballast i tillräcklig mängd finnes i två grusåsar, som genomskäras av linjen.

Sträckan Tureberg—Ösbeby Garn framgår genom tämligen tätt bebyggda trakter. Mindre stationer hava där föreslagits invid vägskälet vid Hagby och vid Angarns kyrka samt en större station vid Brottby i Ösbeby Garn, där ett flertal vägar sammanlöpa.

Mellan Ösbeby Garn och Sättra framgår linjen däremot i mindre tät bygd. Endast en håll- och lastplats har därför föreslagits vid västra ändan av Långsjön, där tvänne vägar sammanlöpa. Vid Sättra åter föreslås en mindre station.

Sträckan från Sättra till Kapelskär passerar åter genom tämligen tät bygd.

Mindre stationer hava å densamma föreslagits vid Riala och strax öster om Sjöändan (cirka $1^1/_2$ kilometer från Bergshamra), en större station vid Penningby, varifrån den föreslagna linjen till Norrtälje skulle utgå, håll- och lastplats vid korsningen med vägen öster om Västersjön (Hysingsvik), mindre station strax väster om Håtö, håll- och lastplats vid Nyby och slutligen station vid Kapelskär.

B. Linjen Järva-Viggbyholm-Brottby.

Linjen utgår från Järva station å norra stambanan. Beträffande sättet för Kapelskärsbanans ledande ut från stationen gäller detsamma, som ovan i detta avseende framhållits vidkommande Turebergs station, nämligen att sådana anordningar kunna vidtagas, att från stationen utgående tåg mot Kapelskär antingen korsa stambanans dubbelspår i plan eller föras på fri höjd över densamma. Av liknande skäl, som styrelsen anfört beträffande Turebergs station, anser styrelsen dock, att även vid Järva korsning i olika plan bör anordnas. Enligt den preliminära utredning, styrelsen hittills låtit verkställa, skulle emellertid kostnaderna för denna bankorsning i olika plan belöpa sig till icke mindre än omkring 400,000 kronor, vilken höga kostnad är beroende på, att den härvid nödvändiga omläggningen av norra stambanan till följd av terrängens beskaffenhet skulle draga en kostnad av omkring 200,000 kronor. Styrelsen anser dock icke otänkbart, att en närmare undersökning rörande sättet för utförande av denna korsning kan giva vid handen, att kostnaderna härför kunna nedbringas, dock med största sannolikhet icke med avsevärdare belopp.

Från Järva station följer linjen till en början utmed stambanan i nordvästlig riktning men svänger sedan i en stor båge mot nordost, övergår Edsviken i närheten av Rådan, passerar strax norr om Nora gård och fortsätter till Stockholm-Rimbo järnväg, som korsas på fri höjd ungefär 1 kilometer norr om Danderyds station. Härifrån svänger linjen mot norr, men cirka 1 kilometer från nyssnämnda korsningspunkt böjer den ånyo mot nordost för att i denna riktning fortsätta till Hägernäs. Från en punkt två kilometer väster om Hägernäs, ungefär mitt för Viggbyholm, sammanfaller linjen med 1898 års stakning, som följes ända fram till Brottby vid Ösbeby Garn. Linjen gör därunder vid Hägernäs en tämligen skarp kurva mot norr, korsar Södra Roslagens kustbana ävenledes på fri höjd och följer så utmed densamma till Ullna gård, fortsätter i dalgången i nordnordostlig riktning förbi Långbro, längs västra stranden av Långbrosjön till Söderby, där den svänger mot norr förbi Körlinge och väster om Ekeby samt vidare mot nordost till Brottby vid Ösbeby Garn, där den sammanfaller med linjen från Tureberg.

Ett enda större vattendrag passeras av denna linje, nämligen Edsviken. Enär banan här korsar farled, som befares av ångslupar samt även, ehuru mera sällan, av mastade fartyg, föreslås å denna plats bron förlagd på cirka 10 meters fri höjd över vattnet, på det att ångslupar må kunna obehindrat passera under densamma. Förutom tre fasta spann om 52,5 meter vardera har föreslagits ett klaffspann med 11,3 meters fri öppning att användas, då mastade fartyg måste framgå genom bron.

För alla större vägar föreslås korsning i olika plan och vid korsningarna med Rimbobolagets båda linjer har statsbanan såsom ovan antytts tänkts framförd på broar över nämnda järnvägslinjer utan rubbning av de redan befintliga banorna.

Större höjdskillnader förekomma icke å nu beskrivna sträckning, vadan inga långa stigningar med maximilutning måst användas. Terrängen är särdeles kuperad, särskilt å de fyra första kilometrarna, där terrasseringsarbetena skulle draga stora kostnader. För att så vitt möjligt nedbringa desamma har här i tre kurvor använts en radie av 500 meter i stället för 600 meter, som å banan för övrigt är den minsta förekommande radien. För övrigt gäller även för denna linje vad som sagts angående terrängförhållandena och markens bärighet beträffande linjen Tureberg-Kapelskär.

Grus till ballast finnes icke i nämnvärd mängd längs denna bandel, men torde sådant kunna erhållas från statsbanans grustag vid norra stambanan, beläget dock omkring 5 kilometer från banans begynnelsepunkt vid Järva.

En håll- och lastplats har föreslagits strax nordväst om Danderyds kyrka och mindre stationer invid Viggbyholm och Långbro.

C. Tomteboda-Viggbyholm.

Såsom förut i denna skrivelse omtalats har styrelsen redan i sin underdåniga skrivelse den 2 augusti 1909 uttalat den åsikten, att Kapelskärsbanan numera icke lämpligen kan ansluta till norra stambanan vid någon punkt söder om Järva. Styrelsen har emellertid nu gjort en approximativ utredning om, huruvida det skulle vara möjligt att inleda banan till Tomteboda med anslutning till de spårsystem för persontrafiken och för godstrafiken, som förefinnas å de planer, efter vilka styrelsen tänker sig att Tomteboda bangård skall komma att successivt utbyggas. Det har därvid visat sig, att det visserligen icke är, tekniskt sett, omöjligt att på tillfredsställande sätt leda in persontågen till den för denna trafik avsedda delen av Tomteboda bangård, men att härför skulle erfordras så invecklade och dyrbara spåranordningar, att styrelsen genom nämnda approximativa utredning anser sig hava fått bekräftelse på riktigheten av sin förut uttalade åsikt, att Kapelskärsbanan icke bör inledas till Tomteboda. Beträffande godstrafiken är det dessutom icke möjligt att inleda den till de spårsystem å Tomteboda bangård, som äro därför avsedda, utan att norr om Tomteboda anlägga en skiljestation å Kapelskärsbanan, från vilken godsvagnarna på särskilt spår skulle kunna införas till Norrtull för att därifrån överföras till rangeringsbangården vid Tomteboda, en anordning, som emellertid skulle bliva synnerligen dyrbar.

Ehuru styrelsen således fortfarande anser uteslutet, att Kapelskärsbanan kommer att inledas till Tomteboda, såväl på grund av de stora kostnader, detta skulle medföra, som ock av bangårdstekniska skäl, har styrelsen icke velat underlåta att till jämförelse även upptaga den del av 1898 års linje, som faller mellan Tomteboda och Viggbyholm, anknytningspunkt med alternativa sträckningen Järva—Viggbyholm—Brottby.

Linjen Tomteboda—Viggbyholm, över Ösby, följer sålunda 1898 års linje med undantag för en omkring 3 kilometer lång sträcka genom Djursholm mitt för

Ösby, där sistnämnda linje icke kunnat följas, enär de områden, över vilka den framdragits, numera blivit i stor utsträckning bebyggda. Med undantag för nyssnämnda sträcka har ingen ny utstakning av linjen utförts, utan ligger den år 1898 verkställda undersökningen till grund för de nu gjorda, nya kostnadsberäkningarna.

Linjen Tomteboda—Viggbyholm, öfver Ösby, utgår från Tomteboda station å norra stambanan, följer gamla järnvägsbanken förbi Frösunda och svänger sedan i en stor båge mot öster runt Brunnsvikens norra ända. Strax härefter får linjen en från 1898 års linje något avvikande riktning mot norr, korsar Edsviken obetydligt västligare än nyss nämnda linje och framgår mellan Mörby gård och Stockholm—Rimbo järnväg, korsar denna järnväg på fri höjd ungefär en halv kilometer söder om Danderyds station, går sedan i nordostlig riktning och sammanfaller slutligen med 1898 års linje ungefär 1 kilometer från nyss nämnda korsning. Härifrån går linjen i rak nordlig riktning strax väster om viken vid Näsby och svänger sedan i en stor båge mot nordost för att ungefär mitt för Viggbyholm sammanfalla med linjen från Järva.

Öfver Edsviken föreslås en bro av järn i tre spann å respektive 32 meter, 56 meter och 32 meter på cirka 18 meters fri höjd över vattnet. På grund av att rörligt brospann icke förutsatts i 1898 års förslag till följd av brons jämförelsevis stora höjd över vattnet, har styrelsen icke heller nu i beräkningarna medtagit sådant rörligt spann, men styrelsen anser ingalunda uteslutet, att det vid brons byggande skulle kunna föreskrivas såsom villkor anordnande även i denna bro av klaffspann, vilket skulle utgöra ett hinder för järnvägstrafiken och avsevärt öka de för bron nu beräknade kostnaderna. För alla större vägar föreslås korsning i olika plan, och över Stockholm-Rimbo järnväg har statsbanan tänkts framförd på bro utan rubbning av järnvägen.

Terrängen är här liksom i Järvalinjen särdeles kuperad och terrasseringsarbetena komma även här att kräva stora kostnader. För att så mycket som möjligt minska desamma har 500 meters radie använts i två större kurvor, medförande nödvändigheten att å denna plats något minska de snabbgående tågens hastighet. Även för denna linje gäller, vad som sagts angående terrängförhållanden och markens bärighet i linjen Tureberg-Kapelskär.

Grus till ballast finnes icke i nämnvärd mängd utmed denna handel, men torde sådant kunna erhållas från statsbanans grustag invid norra stambanan, beläget dock omkring 9 kilometer från bandelens begynnelsepunkt vid Tomteboda.

En olägenhet för linjen är, att den till stor del framgår genom villaområden med dyrbara tomter, vadan kostnaden för marklösen och husflyttningar för denna linje bliva avsevärt högre än för övriga alternativa linjer.

Beträffande samtliga här ovan under A, B och C angivna linjer med utgång från respektive Tureberg, Järva eller Tomteboda gäller, att någon för statsbanan och Rimbobanan gemensam station tills vidare icke föreslagits vid respektive platser, där banorna korsa varandra, men att svårighet icke förefinnes att framdeles anordna förbindelsespår mellan banorna, om det skulle visa sig behövligt för erhållande av möjlighet att utbyta gods och eventuellt även passagerare vid korsningspunkterna.

D. Penningby-Norrtälje.

Denna linje utgår från Penningby station å den föreslagna Kapelskärsbanan (stationsläge gemensamt för alla sträckningar) och följer med smärre avvikelser den år 1898 utstakade linjen till Norrtälje. Den går sålunda bredvid Kapelskärsbanan över Penningbyån på gemensam bro, men viker sedan mot norr och framgår i huvudsakligen nordlig riktning cirka en halv kilometer väster om Bergasjön, strax väster om Grandalen och Måssjön upp mot torpen invid landsvägen nordost om Länsvik. Linjen viker här något mot öster, korsar utfartsvägen från Mellingeholm strax öster om vägskälet i landsvägen från Rådmansö, korsar strax därpå denna landsväg, går väster om Görla och passerar så den djupa dalgången mellan Qvisthamraviken och Kyrksjön, svänger vidare mot nordväst, korsar landsvägen till Norrtälje ungefär 1 kilometer söder om staden och framgår sedan strax väster om kyrkogården och lasarettet. Linjen passerar strax därefter Norrtäljeån och svänger så i en stor båge mot nordost strax norr om Bryggården korsande Rimbobanan och framgår till en punkt strax söder om båtmanstorpet norr om Bältatorp. Från korsningen med Norrtäljevägen har linjen en från 1898 års linje avvikande riktning för att uppnå ett annat läge för Norrtälje station än som förutsatts i 1898 års förslag.

De vattendrag, som passeras, äro den obetydliga Penningbyån samt Norrtäljeån, för vilken senare föreslås en fast bro med 17,5 meters spann i likhet med 1898 års förslag.

Vid korsningen med landsvägen Penningby-Hysingsvik föreslås vägport, som kan åstadkommas utan allt för stora kostnader; för övriga vägar föreslås korsning i plan.

Terrängen är ganska kuperad, varför maximistigning 17 ‰ flerstädes skulle komma till användning, dock icke å längre sträckor i följd. En ganska ansenlig bank, för vilken avsevärd sjunkning måst beräknas, har ej kunnat undvikas över dalgången i Kvisthammarvikens fortsättning, varjämte skärningen genom åsen norr om dalgången ävenledes bliver betydande.

Jordmånen utgöres i allmänhet av pinmo på berggrund, med berget flerstädes i dagen. Markens bärighet är god och några större sjunkningar ha ej beräknats med undantag för ovannämnda bank vid Kvisthammarfjärden.

Grus synes icke finnas i närheten av linjen. Sedan linjen lämnat de odlade markerna vid Penningby, framgår den genom endast skogsmark till Mellingeholm, varifrån den sedan går över huvudsakligen odlad mark till slutpunkten.

En håll- och lastplats föreslås vid Mellingeholm i omedelbar närhet av landsvägen från Rådmansö.

Den ovan omtalade avvikelsen från 1898 års linje invid Norrtälje betingas av nödvändigheten att förlägga stationen strax utanför staden. I 1898 års linje förutsattes däremot gemensam station med Rimbobanan å den plats i Norrtälje, där sistnämnda banas station nu är belägen. Denna station är emellertid redan nu tämligen trång, varför det är tydligt, att den måste utvidgas avsevärt, om statsbanan ledes in på densamma. Stationen har dock numera blivit fullkomligt kring byggd, varför en utvidgning av området för densamma säkerligen skulle medföra

högst avsevärda kostnader i form av inlösen av hus och tomter. Läget är dessutom så tillvida ogynnsamt för staden, att densamma genom banan delas i tvenne hälfter, mellan vilka kommunikationen anses svår att uppehålla. För linjen Penningby-Norrtälje förutsättes nu, så vitt undersökningarna hittills givit vid handen, ett stationsläge på de obebyggda fälten strax norr om staden, cirka 400 meter bortom Rimbobanans station. Detta läge, med vilket representanter från staden förklarat sig i allo tillfredsställda, medger tillräckligt utrymme för Rimbobanans eventuella flyttning till densamma ävensom för framtida utvidgningar.

Rimbobanans nuvarande huvudspår samt dess hamnspår skulle dock efter ovannämnda eventuella flyttning av den enskilda banans station ligga kvar för att efter erforderlig ombyggnad tjänstgöra som hamnspår från den nya stationen.

Stationens läge är även lämpligt med hänsyn tagen till banans eventuella fortsättning till Väddö.

Längder och kostnader för de olika linjerna.

Sedan styrelsen nu beskrivit de olika ifrågasatta linjerna, tillåter sig styrelsen att i efterföljande tablå (sid. 27) lämna en sammanställning av längder och kostnader för desamma.

Vidkommande de olika linjernas längder synes av denna tablå, att linjen från Tureberg kräver byggande av minsta längden ny bana, varemot linjerna från Järva och Tomteboda erfordra 2,4 respektive 5,1 kilometer längre ny bana. Avståndet från Kapelskär till Stockholms centralstation skulle däremot bliva kortast i sträckningen från Tomteboda och 1,7 respektive 5,6 kilometer längre i sträckningarna från Järva och Tureberg.

Beträffande anläggningskostnaderna har styrelsen i tablån även upptagit i särskild kolumn sådana kostnader utan medräknande av utgifter för ombyggnad av de olika linjernas anslutningsstationer, emedan styrelsen, av förut här ovan angivna orsaker, icke verkställt kostnadsberäkningar för banans inledande till Tomteboda och någon jämförelse med kostnaderna för Tomtebodalinjen sålunda eljest icke skulle kunna göras. Att anslutningskostnaderna vid sistnämnda station skulle bliva högst avsevärt högre än vid Järva finner styrelsen emellertid uppenbart och således ännu mycket högre än vid Tureberg. Räknat från yttersta växlarna vid Tureberg, respektive Järva och Tomteboda, och förutsätter man vid denna jämförelse endast korsningar i plan vid inledandet till stationerna, äro de olika linjerna sålunda nu beräknade ett kosta respektive 8,260,000, 9,955,000 och 9,929,000 kronor, oberäknat rullande materiel och utan kostnad för marklösen med mera dylikt. Turebergslinjen är således den billigaste, Järvalinjen däremot 1,695,000 kronor och Tomtebodalinjen 1,669,000 kronor dyrare än Turebergslinjen. För den händelse att banan inledes till Tureberg respektive Järva med de varandra korsande spåren i olika plan — vilket styrelsen såsom tidigare angivits för sin del finner nödvändigt, på det att ej synnerligen olägligt intrång skall göras å trafiken på stambanan mellan Stockholm och Uppsala — ställa sig kostnaderna för Järvalinjen såsom även framgår av tablån i runt tal 1,955,000 kronor högre än för Turebergslinjen, oberäknat marklösen, men inberäknat rullande materiel samt kostnad för ombyggnad av respektive anslutningsstationer.

I de uti tablån angivna kostnadssummorna ingå såsom synes icke några kost-

KAPELSKÄRSBANAN.

Tablå med sammanställning av längder och kostnader m. m. för de olika sträckningarna.

Sträckning	Längd i km.	Längd från Stockholm C. till Kapelskär i km.	Gångtid för snälltåg Stockholm C—Kapelskär min.	Kostnad utan marklösen och utan rullande materiel: Oberäknat kostnad för ombyggnad av anslutningsstation	Kostnad utan marklösen och utan rullande materiel: Inberäknat kostnad för ombyggnad av anslutningsstation: Korsning i plan	Kostnad utan marklösen och utan rullande materiel: Inberäknat kostnad för ombyggnad av anslutningsstation: Korsning i olika plan	Kostnad utan marklösen men med rullande materiel samt inberäknat kostnad för ombyggnad av anslutningsstation: Korsning i plan: Kostnad	Korsning i plan: Kostnad pr km.	Korsning i olika plan: Kostnad	Korsning i olika plan: Kostnad pr km.	Anm.
Tureberg—Brottby—Kapellskär..	78,1	91,8	84	[1])8 260 000	8530000	8730000	9162610	117300	9362610	119900	Sträckning över Riala
Järva—Viggbyholm—Brottby—Kapelskär	80,5	87,9	81	[2])9 955 000	10265000	10665000	10917050	135600	11317050	140600	» » »
Tomteboda—Ösby—Viggbyholm—Brottby—Kapelskär	83,2	86,2	80	[3])9 929 000	Kostnader ej angivna, enär de ej äro jämförliga med ovanstående av orsaker, som framgå ur Jvst. underdåniga skrivelse.						» » »
Tomteboda—Brottby—Kapelskär, 1898 års linje	[9]) 84,8	87,8	81	[4])7 444 000							» » Largen
Tureberg—Brottby	24,9			[5])2 168 000							
Järva—Viggbyholm—Brottby ...	27,3			[6])3 863 000							
Järva—Viggbyholm	9,9			[7])2 103 000							
Tomteboda—Ösby—Viggbyholm	12,6			[8])2 078 000							
Penningby—Norrtälje.....	11,1						1000000	90500			

[1]) Fås ur kostnadsförslagets summa 8 530 000 kr. efter avdrag av kostnad för ombyggnad av *Turebergs station* med boställshus samt lokomotivstallar vid Tomteboda jämte 15 % av dessa kostnader, tillhopa 270 000 kronor.
[2]) Fås ur kostnadsförslagets summa 10 265 000 kr. med avdrag efter samma grunder som för [1]), utgörande 310 000 kronor.
[3]) » » » » 9 975 000 » » » av kostnad för boställshus och lokstall jämte 15 % av densamma, utgörande 46 000 kronor.
[4]) Fås ur kostnadsförslagets summa 7 700 000 kr. med avdrag av kostnad för marklösen m. m. jämte 15 % av densamma, utgörande 256 000 kr.
[5]) Fås ur kostnadsförslagets summa 2 410 000 kr. med avdrag av kostnad för ombyggnad av Turebergs station med boställshus jämte 15 % av densamma, utgörande 242 000 kronor.
[6]) Fås ur kostnadsförslagets summa 4 145 000 kr. med avdrag av kostnad för ombyggnad av Järva station med boställshus jämte 15 % av den samma, utgörande 282 000 kronor.
[7]) Fås ur kostnadsförslagets summa 2 385 000 kr. med avdrag av kostnad enl. [6]) 282 000 kronor.
[8]) Fås ur kostnadsförslagets summa 2 095 000 kr. med avdrag av kostnad för boställshus vid Tomteboda jämte 15 % härav, utgörande 17 000 kr.
[9]) Linjens längd är i 1898 års kostnadsförslag angiven till 84 460 m., räknat från yttersta växeln vid Tomteboda station. Räknat från stationshus mitt blir denna längd 84,8 km.

Kostnad för rullande materiel jämte andel i kostnad för rep. verkstad är beräknad till 8 100 kr. pr km. för sträckningarna mellan stambanan och Kapelskär samt till 7 000 kr. pr km. för bibana från Penningby till Norrtälje.
I tablån angivna kostnader pr. km. bana äro avrundade uppåt till jämna 100 tal kronor.

nader för marklösen, ersättning för husflyttningar och olägenheter med mera dylikt, enär, såsom tidigare framhållits, styrelsen förutsätter, att, på sätt under en längre följd av år varit fallet vid byggandet av statsbanor, dessa kostnader böra vidkännas av landsting, kommuner eller enskilda. Styrelsen har emellertid genom landtmätare låtit verkställa en ungefärlig beräkning av nu ifrågavarande kostnader, varav framgått, att desamma torde böra uppskattas till ungefär följande belopp i runda tal, nämligen för Turebergslinjen 250,000 kronor, för Järvalinjen 310,000 kronor och för Tomtebodalinjen 600,000 kronor. Att dessa kostnader för sistnämnda sträckning ställa sig så höga beror på, att linjen mellan Tomteboda och Viggbyholm till stor del framgår över villatomter, delvis bebyggda, där markvärdet är högt och där dessutom inköp av åtskilliga byggnader icke skulle kunna undvikas.

Detaljerad jämförelse mellan kostnaderna för linjen Tureberg—Brottby—Kapelskär och 1898 års linje Tomteboda—Kapelskär.

I det under innevarande år av förslagsställaren reviderade kostnadsförslag för år 1898 års linje mellan Tomteboda och Kapelskär, vilket är åberopat i de till årets riksdagar inlämnade och här ovan omnämnda motionerna, äro anläggningskostnaderna för nyssnämnda linje beräknade till 7,700,000 kronor. Styrelsen tillåter sig dock fästa Eders Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på, att häruti icke ingår kostnad för rullande materiel och ej heller för de utvidgningar av Tomteboda bangård, som skulle krävas för linjens inledande dit, vilken senare kostnad, enligt vad styrelsen ovan anfört, skulle bliva synnerligen avsevärd. Däremot äro medräknade kostnader för marklösen. Då linjens längd är angiven till 84,5 kilometer, är dess anläggningskostnad per kilometer således i runt tal beräknat till 91,200 kronor. Av tablån ävensom av de medföljande kostnadsförslagen framgår, att anläggningskostnaderna för linjen Tureberg—Kapelskär, oberäknat kostnader för rullande materiel och marklösen, men inberäknat utgifter för den ombyggnad av Turebergs station, som skulle krävas för banans inledande dit med endast korsning i plan, utgöra 8,530,000 kronor eller i runt tal för den 78,1 kilometer långa linjen 109,200 kronor per kilometer. Om man nu för att få detta kostnadsbelopp jämförligt med den för linjen Tomteboda—Kapelskär ovan angivna slutsumman, 7,700,000 kronor, å ena sidan från beloppet 8,530,000 kronor drager 235,500 kronor + 15 procent därav för administration och oförutsedda utgifter eller i runt tal 270,000 kronor, varmed kostnaderna för nyssnämnda ombyggnad av Turebergs station inklusive byggandet av lokomotivstallar vid Tomteboda (Frösunda) ingå i sistnämnda belopp och å andra sidan från slutsumman för linjen Tomteboda—Kapelskär drager däruti ingående kostnad för marklösen eller 223,000 kronor + 15 procent därav eller i runt tal 256,000 kronor, så bliva de med varandra jämförliga slutsummorna för de båda linjernas anläggningskostnader följande, nämligen för Tureberg—Kapelskär = 8,260,000 kronor och för Tomteboda—Kapelskär = 7,444,000 kronor, motsvarande i runda tal respektive 105,800 kronor och 88,100 kronor per kilometor.

Vidkommande denna avsevärda skillnad i de beräknade kostnadsbeloppen tillåter sig styrelsen *dels* hänvisa till en här bilagd »Jämförelse mellan å ena sidan det under år 1914 upprättade kostnadsförslaget för linjen Tureberg—Brottby—Kapelskär och å andra sidan det i riksdagsmotionerna införda, år 1914 reviderade, kostnadsförslaget för 1898 års linje Tomteboda—Brottby—Kapelskär», *dels* anföra följande. För att få en överblick över anledningarna till ovan angivna

skiljaktigheter i de båda linjernas kostnader torde, enär linjerna icke sammanfalla med varandra och således icke äro med varandra direkt jämförbara, vara lämpligast att jämföra deras kostnader per kilometer fördelade i vissa huvudgrupper enligt nedanstående:

		Kostnader per kilometer i avrundade tal	
		Linjen Tureberg—Kapelskär	1898 års linje Tomteboda—Kapelskär
		Kronor	Kronor
A.	Terrasseringsarbeten	36,690	35,990
B.	Vattengenomlopp	7,180	6,930
C.	Vägkorsningar och vägomläggningar	5,290	4,200
D.	Stationer jämte husbyggnader	*) 18,790	*) 6,670
F.	Stängsel	1,050	820
H.	Banbevakningsbostäder	1,700	950
I.	Överbyggnad	20,500	20,400
K.	Telegraf, telefon, linjesignaler	520	550
Y.	Utredningseffekter	250	180
	Administration, oförutsedda utgifter m. m.	13,730	11,410
	Summa kronor	105,700	88,100

A. *Terrasseringsarbeten.*

Skillnaden i kilometerkostnaden är, som synes, jämförelsevis obetydlig och förklaras bland annat därav, att minsta krökningsradien enligt 1898 års förslag är 500 meter emot 600 meter i Turebergsförslaget. Under det att emellertid styrelsen för linjen Tureberg—Kapelskär ansett sig kunna räkna med ett pris per kubikmeter för bergsprängning av kronor 4,50 + 20 procent bergrensning å 2,50 per kubikmeter, motsvarande 5,00 kronor per kubikmeter berg inklusive bergrensning, är detta pris i linjen Tomteboda—Kapelskär upptaget till 6,00 kronor. Däremot har i Turebergslinjen upptagits avsevärda kostnader för sidodikningar, beklädnad av sjöbankar samt urgrävning av tjälskjutande jord, vilka arbeten styrelsen anser nödvändiga, men som nästan helt och hållet saknas i förslaget för Tomtebodalinjen. Kostnaderna för matjordsbeklädnad i sistnämnda förslag synas därjämte upptagna till avsevärt mindre belopp än som helt säkert skulle krävas för att få arbetet utfört på fullt tillfredsställande sätt.

I detta sammanhang anser sig styrelsen icke kunna undvika att, såsom förklaring till de höga kostnaderna för terrasseringsarbetena i den innevarande år utstakade och kostnadsberäknade linjen Tomteboda—Viggbyholm—Brottby—Kapelskär (över Riala), jämförda med de för 1898 års linje Tomteboda—Kapelskär beräknade, omnämna, att styrelsen vid två gånger upprepade kontrollberäkningar av kubikmassorna enligt de äldre profiler över 1898 års linje, som legat till grund för

*) Häruti ingå icke kostnader för ombyggnad av anslutningsstationerna vid respektive Tureberg och Tomteboda.

det i riksdagsmotionerna införda kostnadsförslaget, funnit dessa kubikmassor böra vara avsevärt större än de, som äro i kostnadsförslaget angivna. Räknar man nämligen med de ökade kubikmassor, som kontrollberäkningen av ovannämnda profiler givit vid handen, med iakttagande att även terrasseringsarbeten för stationsplaner synas vara däruti medräknade, och använder man vidare samma à-pris, som äro begagnade i det i riksdagsmotionerna införda kostnadsförslaget, så synes det styrelsen, som om terrasseringskostnaderna enligt sistnämnda kostnadsförslag skulle behöva av denna anledning ökas med omkring 450,000 kronor. Härtill torde böra läggas ytterligare minst 140,000 kronor för upptagande av sidodiken längs linjen, för vilket arbete endast 10,000 kronor äro upptagna i kostnadsförslaget för 1898 års linje, vilket belopp torde vara alldeles för lågt i betraktande av, att på många ställen, där markytan är mindre bärig, en djupgående sidodikning är nödvändig för att betrygga trafiksäkerheten genom markens torrläggning till erforderligt djup, på det att dess förmåga att uppbära banvallen skall bliva tillräcklig. Likaledes torde hänsynen till jordbrukets kraf på, att icke få utsikterna till god dränering minskade genom banans byggande, fordra detta ökade dikningsarbete. Den i riksdagsmotionernas kostnadsförslag upptagna terrasseringskostnaden skulle på så sätt behöva ökas från 3,044,300 kronor till omkring 3,630,000 kronor, utgörande en kostnad per kilometer af omkring 43,000 kronor. Motsvarande arbeten äro nu för 1914 års linje Tomteboda—Viggbyholm—Brottby—Kapelskär (över Riala) beräknade till omkring 46,000 kronor per kilometer. Härvid är dock att märka, att stationsplanerna i sistnämnda linje för de flesta fall torde vara beräknade med något större areal än som sannolikt varit tänkt beträffande 1898 års linje.

B. *Vattengenomlopp.*

Kostnaderna per kilometer för denna post äro ungefär lika i Turebergslinjen och i 1898 års Tomtebodalinje. Visserligen förekommer i den senare en större brobyggnad över Edsviken, som ej har sin motsvarighet i Turebergslinjen, men i denna senare åter äro kostnaderna för avloppstrummorna beräknade till avsevärt högre belopp än i Tomtebodalinjen, vilket synes styrelsen nödvändigt, då det under en följd av år visat sig, att kostnaderna för sådana trummor avsevärt överstigit dem, som upptagits i kostnadsförslaget för 1898 års Tomtebodalinje, vare sig arbetena utförts av entreprenör eller av styrelsen i egen regie.

C. *Vägkorsningar och vägomläggningar.*

Kostnaderna per kilometer äro som synes ungefär lika i båda förslagen.

D. *Stationer jämte husbyggnader.*

Det är inom denna grupp, man har att söka huvudsakliga anledningen till den avsevärda skillnaden mellan kostnaderna per kilometer bana för linjen Ture-

berg—Brottby—Kapelskär och 1898 års linje Tomteboda—Viggbyholm—Brottby—Kapelskär.

Såsom ovan nämnts gäller emellertid denna jämförelse endast för linjerna räknade från anslutningsstationernas yttersta växlar, vadan den ej påverkas av den omständigheten, att någon kostnad för Tomtebodalinjens anslutning vid Tomteboda icke är beräknad, under det att däremot sådan är upptagen i fråga om Turebergslinjens anslutning vid Tureberg.

Då i kostnadsförslaget för 1898 års Tomtebodalinje icke finnas särskilt angivna några kubikmassor för terrassering av stationsplaner, och då alla i detta kostnadsförslag ingående kubikmassor måste anses erforderliga för terrassering av själva huvudlinjen, för vilken, såsom styrelsen nyss här ovan framhållit, kubikmassorna ändock synas vara för knappt beräknade, så har det i Turebergslinjen nu upptagna kostnadsbeloppet av omkring 220,000 kronor för terrassering av stationsplaner — oberäknat stationen vid Kapelskär, som i denna jämförelse skall behandlas särskilt för sig — ingen motsvarighet i Tomtebodalinjens kostnadsförslag. Enahanda är förhållandet med kostnaderna för växel- och signalsäkerhetsanläggningar, stationernas belysning och bangårdsstaket, vilka kostnader — oberäknat kostnaderna vid Turebergs bangård, som ej ingå i denna jämförelse — för Turebergslinjen upptagits med ungefär respektive 91,000, 8,000 och 10,000 kronor utan motsvarighet i Tomtebodalinjen.

Ehuru av Tomtebodalinjens kostnadsförslag icke framgår huru stora spårutrymmen, som beräknats för de särskilda stationerna, vill det dock synas som om dessa räknats något så när lika i båda förslagen, enär kostnaderna för desamma icke äro mera än omkring 19,000 kronor högre i Turebergslinjen än i den andra. Kostnaderna för plattformer och lastkajer samt för kol- och vattentagningsanordningar äro af styrelsen nu beräknade sammanlagt till omkring 107,000 kronor, under det att de i Tomtebodalinjens förslag endast upptagits till omkring 20,000 kronor, ett efter styrelsens förmenande alldeles otillräckligt belopp för en järnväg med Kapelskärsbanans natur.

Beträffande husbyggnaderna föreligger en kostnadsskillnad mellan de båda förslagen av icke mindre än omkring 180,000 kronor; större delen av denna skillnad, eller omkring 150,000 kronor, förklaras därav, att i Tomtebodalinjens kostnadsförslag icke upptagits något belopp för bostäder vid stationerna åt stationskarlar, vilket emellertid styrelsen anser nödvändigt, enär sådana bostäder svårligen kunna erhållas i enskilda hus i stationernas närhet och, även om så vore fallet, motsvarande inkvarteringsersättningar eljest skulle komma att läggas på driftkostnaderna. I kostnadsförslaget för 1898 års Tomtebodalinje har i allmänhet endast upptagits kostnad för en mindre bostad i stationshuset för stationsföreståndaren vid varje station. Återstående 30,000 kronors skillnad är att hänföra till, att styrelsen beräknat något, men med stöd av erfarenhet erforderliga, högre kostnader för stationshusen än som skett beträffande Tomtebodalinjen.

Slutligen har styrelsen ansett sig nödsakad att för stationen vid Kapelskär beräkna ett vida högre belopp — omkring 420,000 kronor — än som beräknats i 1898 års Tomtebodalinje, där för denna station endast synas vara upptagna omkring 120,000 kronor. Skulle man vid denna station endast utföra arbetena med

hänsyn till de kraf, som kunna ställas på densamma under de allra första åren efter banans öppnande för allmän trafik, så torde man nog kunna bygga stationen för något lägre kostnad, än styrelsen nu tänkt sig, men styrelsen håller före, att anordningarna redan från början böra göras sådana, att de lämpligen låta anpassa sig i framdeles vid behof erforderlig, successiv utbyggnad av stationen. Från början krävas emellertid då bland annat icke obetydliga terrasseringsarbeten; tager man sedan i betraktande, att stationshuset bör inrymma förutom de vanliga stationslokalerna även tullokaler, samt att man, särskilt med hänsyn till att trakten invid Kapelskär icke är nämnvärt bebyggd, måste uppföra boställshus för all stationspersonal jämte överliggningshus, ävensom godsmagasin och lokomotivstallar med vändskiva, och att där jämväl måste anordnas plattformer och vänthallar för de resandes bekväma omstigning mellan tåg och fartyg, och vidare att en omkring 3 kilometer lång vattenledning måste läggas ävensom anordnas elektrisk belysning för station och hamnplan med mera dylikt, så torde styrelsen hava angivit de huvudsakliga skälen till det för Kapelskärs bangård upptagna, jämförelsevis höga kostnadsbeloppet, som för öfrigt återfinnes närmare specificerat i det medföljande kostnadsförslaget för sträckan Brottby—Kapelskär.

Till slut vill styrelsen meddela, att i stationskostnaderna för Turebergslinjen ingå kostnader för vissa av chefen för generalstaben påfordrade, militära anordningar med ett belopp av omkring 72,000 kronor, vilket belopp icke ingår i kostnaderna för 1898 års Tomtebodalinje.

Beträffande grupperna F. *Stängsel*, H. *Bevakningsbostäder*, I. *Överbyggnad*, K. *Telegraf, telefon, linjesignaler* samt Y. *Utredningseffekter*, förefinnas, som synes, inga sådana skillnader i kostnaderna per kilometer, att de hava nämnvärd inverkan. Dock vill styrelsen anmärka, att styrelsen, med hänsyn till de allt större svårigheterna att erhålla sliprar till skäligt pris, förutsatt impregnerade sådana för Turebergslinjen likasom för alla av styrelsen här kostnadsberäknade linjer, vilket visserligen medför en ökad kostnad för sliprarna i förhållande till kostnaderna för desamma i 1898 års Tomtebodalinje med omkring 1,050 kronor per kilometer, men som i gengäld högst avsevärt ökar sliprarnas varaktighet.

Skillnaden i kilometerkostnaden för administration, oförutsedda utgifter med mera förklaras direkt av det ovan sagda, eftersom beträffande båda här avhandlade linjerna dessa utgifter äro beräknade till omkring 15 procent av övriga kostnader.

I detta sammanhang vill styrelsen meddela, att några markundersökningar i de av styrelsen nu utstakade linjerna icke ännu verkställts av någon därtill särskilt utsedd geolog, men att styrelsen låtit utföra omfattande, vanliga undersökningsborrningar, vilka enligt styrelsens förmenande givit vid handen, att större svårigheter vid terrasseringen icke äro att förvänta, än att de väl motsvaras av de kostnader för sjunkningar och markförstärkningar, som styrelsen nu upptagit i kostnadsförslagen. Skulle banan beslutas av Eders Kungl. Maj:t och riksdagen, skall styrelsen, innan definitiv plan och profil på vanligt sätt förelägges Eders Kungl. Maj:t, givetvis låta genom geolog verkställa sådana markundersökningar, som kunna finnas erforderliga för att i detalj kunna avgöra, vilka anordningar, som böra vidtagas, för att banvallen må få ett betryggande läge.

Val av anslutningspunkt till norra stambanan.

Styrelsen övergår härefter till att uttala sig angående den plats, vid vilken Kapelskärsbanan enligt styrelsens förmenande bör ansluta till norra stambanan.

Såsom av det föregående framgår, har styrelsen i detta avseende här upprättat tre olika, alternativa förslag nämligen:

A att låta linjen utgå från Tureberg och vidare förbi Brottby och Riala till Kapelskär (Turebergsförslaget); eller

B att från Järva draga linjen förbi Viggbyholm till Brottby med fortsättning över Riala till Kapelskär (Järvaalternativet) eller slutligen

C att låta linjen utgå från Tomteboda för att vid Viggbyholm ansluta till linjen från Järva för att på enahanda sätt som denna fortsätta till Kapelskär (Tomtebodaalternativet).

Styrelsen vill då först behandla *Tomtebodaalternativet, jämfört med Järvaalternativet.*

Redan förut i denna skrivelse har styrelsen såsom sin bestämda åsikt uttalat, att banan icke bör ansluta till Tomteboda, enär detta numera skulle medföra allt för stora svårigheter beträffande bangårdsanordningarna vid Tomteboda och draga högre kostnader, än som kan anses rimligt. Annorlunda var förhållandet, då förslaget först framkom år 1898. Då hade ännu icke de planer, efter vilka bangårdsförhållandena vid och i närheten av Tomteboda dels redan utvecklats, dels sannolikt komma att utvecklas, tagit fast form och vid den tidpunkten var det rätt naturligt, att anslutningen tänktes förlagd till Tomteboda, vilket bland annat medförde den genaste förbindelsen med Stockholm.

Då torde också ett annat skäl hava kraftigt talat för banans inledande till Tomteboda, nämligen invånarnes i Djursholm önskan att erhålla bättre förbindelse med Stockholm, än som Rimbobanan då kunde erbjuda. Av åtskilliga anledningar rådde då ett utbrett missnöje med Rimbobanans sätt att sköta Djursholmstrafiken. Sedan dess har emellertid nämnda bana med stora kostnader förbättrat sin linje, i den mån dess finanser det tillåtit, och på ett betydligt mera tillfredsställande sätt ordnat tågförbindelserna. Ehuruväl det naturligtvis på sätt stadsfullmäktige i Djursholm också framhållit i sin ovan omtalade underdåniga framställning den 6 sistlidne april, fortfarande kunde anses fördelaktigt för Djursholm, i synnerhet beträffande persontrafiken, om staden genom en bredspårig bana vore satt i direkt förbindelse med norra stambanan, är detta skäl dock numera enligt styrelsens förmenande icke så talande, att statsverket för den skull bör göra så stora uppoffringar, som skulle krävas för Kapelskärsbanans inledande genom Djursholm till Tomteboda.

Mot att draga statsbanan genom Djursholm talar även ett annat skäl. Bland annat genom de utredningar, som verkställts av järnvägstaxekommittén, har nämligen påvisats, att skötseln av en livligare lokaltrafik, på kortare del av en huvudsakligen för mera långväga trafik avsedd huvudbana, medför så stora olägenheter, att lokaltrafiken svårligen kan bliva ekonomiskt bärande. Ehuruväl styrelsen icke anser, att statsbanorna böra undandraga sig att, där så måste ske, i bredd med dess egentliga uppgift, även ombesörja lokaltrafik, om detta är nödvändigt bland annat för att öppna nya områden för egna hem, så anser styrelsen det däremot vara olämpligt att vid anläggandet av ny statsbana planera denna, så att den drager till sig större lokaltrafik från områden, som redan förut hava goda järnvägs-

kommunikationer. Skulle det visa sig, att den växande trafiken på Djursholm kräver förbättrade järnvägskommunikationer, torde detta enligt styrelsens förmenande lämpligare kunna avhjälpas genom en successiv utveckling av det i trakten redan befintliga järnvägsnätet än att leda statsbanan genom Djursholm. Styrelsen vill här icke underlåta att framhålla, hurusom styrelsen vid avgivande av utlåtande över ansökning om koncession för ny, enskild järnväg även har att taga hänsyn till, huruvida den nya banan skulle komma att göra mera avsevärt och obehörigt intrång på redan förut befintlig banas trafikområde. Skulle nu Kapelskärsbanan emellertid framdragas genom Djursholm, kan styrelsen för sin del icke finna annat, än att denna bana därigenom skulle göra sådant obehörigt intrång på Rimbobanans trafikområde.

Då slutligen till detta kommer, att, enligt vad styrelsen funnit, Tomtebodaalternativet — med hänsyn till att kostnaderna för anslutningen vid Tomteboda måste bliva avsevärt högre än vid Järva — bliver dyrare än Järvaalternativet, varjämte det ej är uteslutet, såsom ovan omtalats, att ett av spannen i bron över Edsviken även i detta alternativ måste göras rörligt till olägenhet för järnvägstrafiken, så måste styrelsen för sin del i valet mellan dessa båda alternativ avstyrka Tomtebodaalternativet.

Styrelsen vill nu uttala sig om *Järvaalternativet, jämfört med Turebergsförslaget.*

I sitt underdåniga utlåtande den 2 augusti 1909 angående Kapelskärsbanan tillstyrkte visserligen styrelsen, att Kapelskärsbanan måtte anknytas till statsbanenätet vid Järva i stället för, såsom koncessionshavarne då ifrågasatte, vid Tomteboda eller Norrtull. Detta gjorde styrelsen emellertid under den förutsättning, att så liten ändring som möjligt borde av styrelsen påfordras i den redan koncessionerade linjen. Styrelsen fann då liksom nu, att Järva var den sydligaste punkt, vid vilken Kapelskärsbanan kunde tänkas ansluta till norra stambanan, varvid styrelsen icke ansåg sig hava skäl att närmare ingå på frågan om, huruvida för den enskilda banans egen del Järva vore den lämpligaste anknytningspunkten. Skall däremot Kapelskärsbanan byggas såsom statsbana, måste styrelsen dock nu för sin del uttala, att Järvaalternativet icke synes vara det bästa.

De huvudsakliga skäl, som synas styrelsen tala mot detta altervativ, äro följande.

På samma sätt som Tomtebodaalternativet, ehuru icke i fullt så hög grad, skulle Järvaalternativet göra intrång på Rimbobanans trafikområde och genomlöpa trakter invid Danderyd, Näsby och Viggbyholm, vilka antingen redan äro väl försedda med järnvägskommunikationer eller där, enligt styrelsens förmenande, de stegrade kommunikationsbehoven lämpligast torde tillgodoses genom en naturlig utveckling av det redan befintliga systemet av järnvägar. Det bör särskilt bemärkas, att Järvaalternativet på en sträcka av omkring en mils längd skulle ligga på ett avstånd av högst en halv kilometer från den redan befintliga, smalspåriga banan. Icke heller med denna sträckning skulle i någon högre grad öppnas nya områden för byggande av egna hem.

Vidare torde icke kunna undvikas, att ett rörligt spann måste anordnas i

bron över Edsviken, vilket måste anses såsom en olägenhet i fråga om en för snabb och tät trafik avsedd bana.

Slutligen är, såsom av det föregående framgår, Järvaalternativet avsevärt dyrare än Turebergsförslaget.

Beträffande Turebergsförslaget åter måste det ju medgivas, att det har en olägenhet gent emot Järvaalternativet nämligen, att avståndet från Brottby till Stockholm över Tureberg är 3,9 kilometer längre än enligt Järvaalternativet, men nämnvärd betydelse bör ej tillmätas denna omständighet, enär, såsom av tablån framgår, gångtiden för de viktigaste tågen, nämligen snälltågen, icke är mera än 3 minuter längre enligt Turebergsförslaget än i Järfvaalternativet. Beträffande de till följd av den större längden ökade driftkostnaderna spela ju dessa ingen direkt roll för statsverket, enär taxorna naturligtvis skulle komma att bestämmas med hänsyn till Turebergsförslagets större längd. Men nationalekonomiskt sett skulle ju den större längden vara en olägenhet, om den ej, såsom dock här är fallet, uppvägdes av minskade anläggningskostnader. Förutsätter man, att banan inledes till Tureberg respektive Järva med korsning av stambanan i olika plan, så bliva, såsom av det föregående framgår, anläggningskostnaderna för Järvaalternativet sålunda 1,955,000 kronor dyrare än för Turebergsförslaget. Den genom Turebergsförslagets större längd förorsakade ökningen i driftkostnaderna kan enligt verkställd beräkning per år belöpa sig till högst omkring 13,000 kronor, motsvarande ett kapitaliserat belopp av omkring 330,000 kronor, vilket bör räknas Järvaalternativet till godo. Även om detta belopp tillägges anläggningskostnaderna för Turebergsförslaget, kommer dock detta förslag att bliva 1,625,000 kronor billigare än Järvaalternativet.

De fördelar, som Turebergsförslaget däremot erbjuder, äro enligt styrelsens förmenande i huvudsak följande:

Detta förslag kan genomföras utan att beröras av de ännu svävande bangårdsfrågorna i och invid Stockholm.

Det framgår på de närmaste 15 à 20 kilometrarna från Tureberg räknat genom trakter, som, om man undantager området omkring Täby station å Rimbobanan, äro i saknad av järnväg, men som synnerligen väl synas lämpade för egnahemsanläggningar.

Förslaget gör det minsta intrånget på annan banas trafikområde.

Brobyggnad med rörligt spann förekommer ej å nu ifrågavarande bandel Tureberg—Brottby.

Förslaget är därjämte det billigaste.

På grund av vad sålunda här ovan anförts, får styrelsen i underdånighet såsom sin åsikt uttala, att Turebergsförslaget bör antagas framför Järvaalternativet och således även framför Tomtebodaalternativet.

Val av sträckning förbi Riala eller förbi Largen.

Såsom av kartan och planerna framgår, skiljer sig den under innevarande år utstakade linjen mellan Långsjöns sydvästra ända och Penningby från 1898 års förslag, i det att den förra går tämligen rakt mellan nyss angivna punkter, därvid passerande längs dalgången förbi Riala kyrka, under det att linjen enligt 1898 års förslag gör en tämligen stor båge mot söder och framgår omedelbart norr om sjön Largen.

Anledningen till denna senare krökta sträckning känner styrelsen icke till fullo. Då det emellertid år 1898 gällde att med enskilda medel åstadkomma järnvägen, finner styrelsen sannolikt, att man då helt naturligt gjorde en dylik avvikelse från den raka sträckningen för att kanske tillgodose vissa enskilda trafikintressen och uppfylla eventuellt uppställda villkor för aktieteckning, men då det nu ifrågasättes att bygga en statsbana, avsedd att bliva ett led i en internationell förbindelse, och några talande skäl för att framdraga banan förbi Largen icke torde förefinnas, så anser styrelsen för sin del skäl här föreligga att välja Rialalinjen, som går genom bättre bygd och dessutom är 1,880 meter kortare än linjen förbi Largen. Visserligen bliver med denna sträckning över Riala läget för stationen vid Bergshamra något sämre än enligt förslaget förbi Largen, men, då denna station av terrängskäl i alla händelser måste ligga jämförelsevis långt från sjön och från hamnplatsen, torde denna omständighet ej kunna motivera att välja den längre linjen förbi Largen, varvid i stället bygden vid Riala skulle bliva sämre belägen i förhållande till station å banan.

1898 års linje mellan Penningby och Håtö, jämförd med 1914 års linje.

Även mellan Penningby och Håtö skiljer sig den i år uppstakade linjen från 1898 års förslag. Detta är dock uteslutande för att tillfredsställa de från militärt håll uppställda önskemålen. Styrelsen finner visserligen 1898 års linje med hänsyn till det lokala trafikbehovet hava gynnsammare läge än den i år uppstakade linjen, men anser för sin del beträffande denna bana nödvändigt, att de militära krafven härvidlag bliva tillgodosedda. Emellertid har styrelsen anledning antaga, att vid en blivande renstakning viss del av linjen mellan Penningby och Håtö skall kunna flyttas något närmare saltsjön, utan att de militära önskemålen åsidosättas.

Kapelskärs station och hamn.

Styrelsen tillåter sig nu övergå till beskrivning av de vid Kapelskär ifrågasatta hamn- och stationsanordningarna.

Stationsanordningarna vid Kapelskär måste helt naturligt i första hand bliva beroende av anordningarna för kajer och ångfärjelägen, och vill styrelsen därför här redogöra för dessa senare anordningar.

Järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelse den 21 mars 1914 angående undersökning för färjelägen vid Kapelskär.

Dessförinnan tillåter sig styrelsen dock erinra om sin underdåniga skrivelse den 21 sistlidne mars angående undersökning för anläggande av ångfärjelägen i Kapelskärs hamn med mera, i vilken styrelsen i underdånighet anförde följande:

Sedan den i september år 1911 tillsatta kommissionen för utredning rörande utveckling av sjöfartsförbindelserna med Ryssland under hand anhållit hos järnvägsstyrelsen om verkställande av undersökning och utredning av lämpligaste sättet för anläggandet i Kapelskärs hamn av två ångfärjelägen med tillhörande anordningar samt kostnaderna härför, anhöll styrelsen i underdånighet — med anslutning till Eders Kungl. Maj:ts nådiga brev den 24 sistlidne januari, varigenom Eders Kungl. Maj:t på grund av styrelsens underdåniga framställning den 12 i samma månad bemyndigat styrelsen dels att utföra erforderliga utredningar beträffande byggandet av den så kallade Kapelskärsbanan såsom statsbana, dels att för ändamålet av tillgängliga medel förskottsvis använda ett belopp av högst tiotusen kronor att sedermera gottgöras styrelsen på sätt, Eders Kungl. Maj:t framdeles på framställning av

styrelsen kunde komma att besluta — *dels* om nådigt tillstånd att verkställa av ovannämnda kommission åstundade undersökningar och utredningar, vilka icke inginge i de utredningar, som omförmäldes i styrelsens ovan åberopade, underdåniga framställning den 12 sistlidne januari, men som ägde ett intimt samband med dessa senare utredningar i vad avsåge bangårdsanordningar vid Kapelskär, *dels* om bemyndigande att för bestridandet av härmed förenade kostnader av tillgängliga medel förskottsvis använda ett belopp av högst fyratusen kronor att sedermera gottgöras styrelsen på sätt, Eders Kungl. Maj:t framdeles på framställning av styrelsen kunde komma att besluta, *dels ock* om uppdrag åt Eders Kungl. Maj:ts väg- och vattenbyggnadsstyrelse att förordna lämplig person att såsom sakkunnig biträda järnvägsstyrelsen vid uppgörande av förslag till ångfärjelägen vid Kapelskär.

Nådigt brev den 24 april 1914 angående undersökning för ångfärjelägen.

I nådigt brev den 24 sistförflutne april har Eders Kungl. Maj:t därefter bemyndigat järnvägsstyrelsen att, i sammanhang med fullgörande av det styrelsen uti nådiga brevet den 24 januari innevarande år lämnade uppdrag, verkställa undersökning och utredning angående lämpligaste sättet för anläggande av två ångfärjelägen med tillhörande anordningar i Kapelskärs hamn samt angående kostnaderna härför.

Därjämte har Eders Kungl. Maj:t bemyndigat styrelsen att av tillgängliga medel mot ersättning, varom Eders Kungl. Maj:t på anmälan av styrelsen ville framdeles förordna, för ifrågavarande ändamål använda ett belopp av högst fyra tusen kronor, och slutligen har Eders Kungl. Maj:t uppdragit åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att förordna lämplig person att såsom sakkunnig biträda järnvägsstyrelsen vid uppgörande av förslag till ångfärjelägen vid Kapelskär.

Sedan därefter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom skrivelse till järnvägsstyrelsen den 8 sistlidne maj meddelat, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samma dag förordnat chefen för mellersta väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren Fr. Enblom, att såsom sakkunnig biträda järnvägsstyrelsen vid uppgörande av förslag till ofta nämnda färjlägen, hava undersökningar och utredningar i sådant avseende igångsatts.

Undersökningarna beträffande hamnläge vid Kapelskär hava därefter påbörjats och bedrivits av major Enblom, men hava till följd av den knappa tiden icke fortskridit så långt, att några planer eller kostnadsberäkningar för de erforderliga hamnanordningarna nu kunna framläggas. De hava emellertid givit vid handen, att vid Kapelskär kunna för rimliga kostnader erhållas väl skyddade kajer samt tillräckliga hamnplaner, ävensom att därstädes jämväl finnes möjlighet att, när så kräves, såväl anordna goda färjlägen som göra nödiga utvidgningar av kajanläggningarna. Med stöd av uttalanden från lotsarne i Furusund och vid Söderarm samt av fartygsbefälhavarne, som under lång följd av år trafikerat leden förbi Kapelskär och angjort där befintlig brygga, kan uttalas, att inseglingen till Kapelskär förbi Söderarm är rak och god, samt att isförhållandena därstädes, särskilt till följd av rådande ström, äro bättre än någon annan del av kusten i närheten. Så till exempel har meddelats, att på senaste 20 år packis icke lagt sådana hinder i vägen för sjöfarten, att icke ångfärjor skulle kunnat övervinna dem. Likaledes har kaptenen C. E. Ljungberg, befälhavare å den mellan Trelleborg och Sassnitz gående

ångfärjan Drottning Viktoria, såsom sin åsikt uttalat, att förhållandena vid den ifrågasatta hamnplatsen äro rymliga och goda i och för manövrering av ångfärjor.

Styrelsen tänker sig, att till en början endast skulle byggas en mindre kaj för två eller tre ångfartyg av ungefär den storlek, som de båtar hava, vilka för närvarande trafikera linjen Stockholm—Åbo, men att frågan om anordnande av längre kajer och ångfärjelägen naturligtvis bör anstå, intill dess att det blivit utrett, till vilken hamn på ryska eller finska kusten någon ångbåtsled av större betydelse eller ångfärjetrafik bör upprättas.

Såsom förut antytts måste stationsanordningarna vid banans slutpunkt vid Kapelskär bliva i detalj beroende på huru kajer och färjlägen komma att anordnas. Då dessa senare ännu icke äro annat än preliminärt undersökta, har någon detaljerad plan för Kapelskärs bangård visserligen icke kunnat upprättas, men styrelsen har dock låtit utarbeta en förberedande skiss till denna bangård och därvid funnit, att terrängen är sådan, att en tillräckligt rymlig och bekväm bangård med goda utvecklingsmöjligheter utan särskilt stora terrasseringsarbeten kan anordnas i anslutning till vilket som helst läge för kajer och färjlägen, som torde kunna ifrågasättas vid Kapelskär. Med ledning av denna skiss har styrelsen redan upprättat det kostnadsförslag till en första utbyggnad av bangården, som förut här ovan omtalats.

Styrelsen vill här i korthet redogöra för de huvudsakliga anordningar, som böra förutsättas å bangården, såvida ångfärjetrafik igångsättes på Kapelskärs hamn.

Så nära som möjligt intill ångfärjelägena och ångfartygens tilläggsplatser bör stationshuset förläggas, vilket, förutom väntsalar och expeditionslokaler, bör inrymma tullokaler och erforderliga utrymmen för post, allt ordnat så, att passagerare och post fort och bekvämt kunna utväxlas mellan tåg och fartyg.

För styckegods bör invid kajerna finnas erforderliga utrymmen för godsets magasinering och förtullning, varjämte plats bör finnas för kylanläggningar.

Vagnslastgods, ankommande eller avgående med ångfärja, kräver sina särskilda anordningar i synnerhet med hänsyn till att spårvidden på de ryska och finska banorna är något större än på de svenska, nämligen 1524 millimeter i stället för 1435 millimeter å de svenska banorna. Vid överföring av godsvagnar mellan å ena sidan Ryssland eller Finland och å andra sidan Sverige kan man sålunda tänka sig tre fall nämligen, att ångfärjorna äro antingen försedda med 4-skenigt spår, å vilket såväl vagnar med rysk som vagnar med svensk spårvidd kunna införas, eller att färjorna hava endast spår med rysk spårvidd, eller att de hava spår med endast svensk spårvidd. I förstnämnda fallet kan tydligen omlastning mellan ryska och svenska vagnar ske antingen vid Kapelskär eller vid hamnplatsen på andra sidan Östersjön. Hava färjorna däremot endast rysk spårvidd, måste en omlastning ske på svenska sidan; hava de däremot endast svensk spårvidd, skulle omlastningen ske på ryska sidan.

Antages emellertid att ångfärjorna även hava spår med rysk spårvidd, så att ryska och finska vagnar kunna överföras till Kapelskär, så kan från Ryssland eller Finland ankommande gods vidare befordras inåt Sverige på två sätt, antingen så, att omlastning från vagn till vagn sker vid Kapelskär eller så, att de ryska eller finska vagnarna föras fram till Stockholm eller eventuellt längre på de svenska banorna. Det har härvid ifrågasatts, att man för framförande av ryska eller finska

vagnar, lastade med gods, destinerat till Stockholm, skulle kunna förse banan mellan Kapelskär och Stockholm med fyra skenor, så att nyssnämnda vagnar skulle kunna utan vidare framgå till lämplig bangård invid Stockholm till exempel till Norrtull. Verkställd utredning har emellertid givit vid handen, att detta skulle kräva allt för dyrbara anordningar och därjämte förorsaka stora svårigheter beträffande spåranordningarna å de bangårdar, som måste passeras. Skola ryska eller finska vagnar framföras från Kapelskär till Stockholm eller eventuellt längre, så kunna åter två olika metoder användas. Den ena metoden består däruti, att ifrågavarande vagnar lyftas upp på särskilda överföringsboggier med svensk spårvidd, så konstruerade, att de kunna köras in under vagnarna, vilka därefter lyftas så mycket som erfordras, för att hjulflänsarna skola komma något över räls överkant. De sålunda å överföringsboggierna upplyftade vagnarna kunna sedan i tåg föras vidare in på det svenska järnvägsnätet. Denna metod är visserligen enkel och kräver jämförelsevis små kostnader, men har det emot sig, att överföringsboggierna med de upplyftade vagnarna icke kunna framföras annat än med jämförelsevis ringa hastighet, varjämte vagnarnas höjd bliver så pass mycket ökad, att svårigheter i det avseendet möta att framföra dem. Metoden ifråga torde därför icke kunna användas i andra fall, än då det gäller förflyttning av ryska eller finska vagnar korta sträckor å svenskt spår, praktiskt taget kanske ej längre än från Kapelskär till Stockholm.

Den andra av de båda nämnda metoderna, som tillämpas i mycket stor utsträckning på gränsen mellan exempelvis Tyskland och Ryssland, består uti, att vagnar, som särskilt äro avsedda att överföras från det ena landet till det andra, äro så byggda, att axlarna med hjulen kunna hastigt och bekvämt utbytas. Exempelvis skulle då till Kapelskär ankommande ryska eller finska specialvagnar därstädes förses med andra axlar och hjul med svensk spårvidd, varefter de kunna föras in på svenska järnvägsnätet. Denna metod torde vara särskilt lämplig för mera reguliära transporter såsom till exempel av smör från Finland via Kapelskär till Göteborg, eller omvänt av fisk från västkusten via Kapelskär till Finland eller Ryssland. Av det ovan sagda torde framgå, att det trots olikheten i spårvidden icke medför några särskilt stora svårigheter att på tillfredsställande sätt ordna godsöverföringen medels ångfärjor mellan Sverige å ena sidan samt Ryssland och Finland å andra sidan. Vad här ovan sagts beträffande ryska eller finska vagnar, som ankomma med färjan till Kapelskär, gäller naturligtvis i allmänhet om svenska vagnar, som skola medelst färjan överföras till Ryssland eller Finland.

Vid Kapelskär skulle då spårsystemet ordnas så, att vagnarna från färjan kunde direkt införas på ett avskilt område, eventuellt med hänsyn till tullbevakningen inhägnat, varest funnes lämpliga anordningar dels för omlastning från vagn till vagn dels för ryska vagnarnas upplyftande på de ovan omtalade överföringsboggierna eller för förut omnämnda utbyte av axlar och hjul, eventuellt båda delarna.

Stationen skulle därjämte vara försedd med anordningar för kol- och vattengivning ej endast för lokomotiven utan även för ångfärjorna.

I stationens omedelbara närhet finnas stora områden, lämpliga för industriella anordningar eller bebyggande på annat sätt.

Lämpligheten av Kapelskärsbanans byggande såsom statsbana.

Beträffande slutligen frågan, huruvida Kapelskärsbanan bör byggas såsom statsbana eller icke, vill styrelsen nu i underdånighet anföra följande.

I ovan omtalade nådiga brev den 24 sistlidne januari angående undersökningar och utredningar om Kapelskärsbanan har Eders Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen jämväl att verkställa ekonomisk utredning angående nämnda bana. Styrelsen tillåter sig med anledning härav meddela, att styrelsen ansett sig böra fatta detta uppdrag så, att den ekonomiska utredning, som sålunda blivit styrelsen anbefalld, endast bör avse den trafik, banan skulle komma att förmedla dels lokalt inom det område, banan närmast skulle beröra, dels med andra orter inom landet, men däremot tills vidare icke banans betydelse såsom ett led i en internationell förbindelse, enär frågan om en sådan förbindelse redan är under utredning genom den kommission av sakkunnige, vilka, under ordförandeskap av före detta generaldirektören med mera Alfr. Lagerheim den 29 september 1911 tillkallats av chefen för Eders Kungl. Maj:ts finansdepartement med uppdrag att verkställa utredning, huru sjöfartsförbindelsen mellan Sverige och Ryssland må kunna ytterligare utvecklas, samt därvid särskilt undersöka möjligheten och lämpligheten av inrättandet av en ny reguliär linje mellan de båda länderna. Denna kommission lär också komma att utreda, så långt ske kan, vilken trafik som skulle kunna väntas bland annat över Kapelskärsbanan.

Men icke heller den ekonomiska utredning, som blivit styrelsen anbefalld, har ännu i den omfattning, styrelsen enligt ovanstående tänkt sig, kunnat avslutas, på grund av att de arbetskrafter, styrelsen för sådana ändamål disponerar, varit fullt sysselsatta med av Eders Kungl. Maj:t tidigare anbefallda dylika utredningar för andra ifrågasatta statsbanor, varvid styrelsen från början inriktat sitt arbete på att hava utredningarna angående Kapelskärsbanan färdiga först under instundande höst.

Ehuru styrelsen för sin del anser, att det varit önskligt, om även de styrelsen anbefallda, ekonomiska utredningarna beträffande Kapelskärsbanan varit avslutade, innan styrelsen behövt avgiva nu infordrade utlåtande om denna bana, så finner styrelsen det dock i förevarande fall vara av mindre betydelse, att så ej kunnat ske. Det torde nämligen knappast hava blivit ifrågasatt att bygga Kapelskärsbanan såsom statsbana, med hänsyn huvudsakligen endast till dess betydelse för tillfredsställande av det lokala trafikbehovet inom de orter, den skulle genomlöpa, eller för trafikutvecklingen inom landet i övrigt, om icke därjämte andra viktigare av styrelsen något längre fram omtalade skäl syntes tala härför. Resultatet av nyssnämnda ekonomiska utredning torde därför icke bliva av större vikt för bedömande av, huruvida Kapelskärsbanan bör byggas såsom statsbana.

Kapelskärsbanans betydelse för den lokala trafiken.

Ehuruväl styrelsen sålunda nu icke är i tillfälle att framlägga detaljerade utredningar om banans betydelse för trafiken i de trakter, den skulle komma att beröra, anser sig styrelsen dock här böra i allmänna ordalag yttra sig i detta avseende.

Banan genomlöper flerstädes bördiga och välodlade samt jämförelsevis tätt bebyggda orter såsom mellan Tureberg och Össeby Garn, i dalgången, där Rialaån framflyter, samt omkring Bergshamra och Penningby, varjämte den går i närheten

av de jämförelsevis folkrika orterna kring Rådmansö kyrka. Därigenom att den vid Kapelskär berör Saltsjön och dessutom på flera andra ställen kommer i närheten av densamma, bliver den till nytta även för befolkningen å kringliggande öar, såsom Blidö, Yxlan, Furusund, Tjockö, Lidö, Arholma, Björkö med flera samt även för befolkningen vid Väddö, som skulle få snabbare förbindelse med Stockholm via Kapelskär än de nu hava.

Även under sommaren, då ångbåtsförbindelserna med Stockholm äro ojämförligt mycket tätare och snabbare än vintertid, kunna nämligen dessa förbindelser icke anses utgöra tillfredsställande kommunikationer med huvudstaden. Förutom det att ångbåtarna i regel hava sina turer i dessa trakter så ordnade, att man på dagen endast kan komma från skärgården till Stockholm och åter, men ej tvärtom, måste de båtar, som uppsamla trafiken i skärgården, för att kunna nå huvudstaden åtminstone omkring klockan 10 på förmiddagen, i regel avgå från orter å Rådmansölandet omkring klockan 5 förmiddagen, vilken tidiga avgångstid naturligtvis medför avsevärda olägenheter för lantbruket i betraktande av, att ankomsttiden till Stockholm i alla fall bliver sen. Efter banans tillkomst skulle avgångstiden från orterna å Rådmansö kunna sättas minst omkring en timme senare och ankomsten till staden det oaktat bliva minst en timme tidigare. Att banan, i synnerhet vintertid, skulle i hög grad förbättra förbindelserna med huvudstaden ligger i öppen dag.

Detta har sin betydelse icke minst för Stockholms stads livsmedeltillförsel; förutom att jordbrukets alster och även fisk snabbare skulle kunna befordras till staden skulle helt säkert de förbättrade kommunikationerna bidraga till ökande av livsmedelsproduktionen i berörda trakter.

Även för skötseln av de jämförelsevis betydande skogar i de trakter, banan skulle passera genom, torde banan bliva till avsevärt gagn.

Slutligen torde böra beaktas, såsom även tidigare berörts, att banan går genom vissa områden, som torde särdeles väl lämpa sig för egna hem och småbruk, särskilt då mellan Tureberg och Össeby Garn.

Styrelsen finner sig således kunna såsom sin åsikt uttala, att banan från Tureberg till Kapelskär i allmänhet skulle medföra avsevärt gagn såväl för utvecklingen i de trakter, den skulle genomlöpa, som för huvudstadens proviantering och för ordnande av bostadsförhållandena, enär den skulle öppna nya områden för bebyggande med egna hem.

De viktigaste skäl, som anförts för byggandet av Kapelskärsbanan såsom statsbana, torde emellertid vara dess betydelse dels för försvaret, dels såsom led i en internationell förbindelse mellan Ryssland och Finland å ena sidan samt Sverige och eventuellt länder väster om Sverige å andra sidan.

Kapelskärsbanans betydelse för försvaret.

Vidkommande då först frågan om banans betydelse för stärkande av landets försvarsförmåga, anser sig styrelsen icke kunna yttra sig i detta avseende, utan tillåter sig endast i underdånighet hänvisa till chefens för generalstaben här vidfogade utlåtande.

Kapelskärsbanan såsom led i en internationell trafikförbindelse.

Beträffande den föreslagna järnvägens betydelse för transitotrafiken på Finland och Ryssland och till vilken grad denna trafik — befintlig eller att förvänta — kan inverka avgörande på frågan, huruvida Kapelskärsbanan bör byggas såsom statsbana eller ej, vill styrelsen i underdånighet hänvisa till de utredningar, som i sinom tid komma att framläggas för Eders Kungl. Maj:t av ovannämnda kommission för utredning av förbindelserna på Ryssland. Järnvägsstyrelsen saknar nämligen möjlighet att åvägabringa någon utredning i denna sak utöver den, som denna kommission kommer att avgiva, och nödgas styrelsen därför lämna öppen frågan om den transitotrafik över Kapelskärsbanan, som kan komma att uppsta.

Utan att föregripa kommissionens ifråga framtida uttalande torde emellertid redan nu mera allmänt kunna sägas, att Kapelskärsbanau — såsom förande till en synnerligen lämpligt belägen hamn, varifrån kan besörjas trafik i stor skala valfritt till ryska eller finska hamnar — måste vara av synnerligen stor betydelse i första hand för ordnandet på ett snabbare och säkrare sätt av de redan befintliga förbindelserna till Finland och Ryssland samt i andra hand för att möjliggöra skapandet av en ny, såväl på Finland och däröver på vissa trakter av Ryssland som direkt på Ryssland riktad trafik. Vad beträffar särskilt den senare, är att erinra, att vår handelsomsättning med Ryssland, detta stora land med sin väldiga folkmängd, utgjorde år 1910 endast omkring 50 miljoner kronor, varav exporten uppgick till omkring 20 miljoner kronor, siffror, som verka abnorma, jämförda med omsättningen på Tyskland och England, och som till stor del måste hava sin förklaring i bristen på tillräckliga och goda samt direkta och tidsenliga kommunikationer med Ryssland. De enda befintliga, direkta linjerna, Stockholm—Riga och Stockholm—Reval, hava nämligen alltför ringa kapacitet för att kunna motsvara behovet härutinnan och möjliggöra för våra köpmän att upptaga konkurrensen med danskar, tyskar, finnar och engelsmän i handeln på de ryska östersjöhamnarna. I och med en på lämpligt sätt inrättad daglig förbindelse med Ryssland, direkt eller via Finland, vore därför helt säkert mycket att vinna både för ledandet av den ryska exporten till och över Sverige och för Sveriges egen export på Ryssland liksom för den livligare persontrafiken mellan länderna. Kan man härvidlag hoppas det bästa, är det emellertid, enligt vad järnvägsstyrelsen av ovannämnda kommission inhämtat, icke för närvarande möjligt att med någon grad av bestämdhet beräkna den omfattning, som ifrågavarande trafik verkligen komme att få, ifall den leddes över Kapelskär, och likaledes är det ej heller möjligt att med full bestämdhet påstå, att den i och med banans tillkomst över huvud taget komme att uppstå. Ännu hava nämligen icke ens några preliminära överenskommelser med ryska och finska myndigheter kunnat träffas, och fastslaget är det ju heller icke, att Kapelskärs hamn, trots dess fördel att ligga lämpligt till för såväl på Finland som Ryssland riktad trafik, slutligen kan befinnas lämplig att välja såsom transitohamn framför andra platser, vilka också skulle kunna komma ifråga.

Frågan om byggandet av linjen Penningby—Norrtälje såsom statsbana.

Vad vidkommer frågan om, huruvida linjen Penningby—Norrtälje bör byggas såsom statsbana, tillåter sig styrelsen här erinra om, vad som beträffande denna ifrågasatta bana här ovan förut anförts nämligen,

att Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i Stockholms län i sin underdåniga skrivelse den 10 november 1913 såsom sin åsikt uttalat, att undersökningarna rörande Kapelskärsbanan även borde omfatta anordningar för anslutande till statsbanan vid Penningby, eller i dess närhet, av en enskild järnväg till Norrtälje;

att stadsfullmäktige i Norrtälje i underdånig skrivelse den 17 november sistlidna år hemställt, att undersökningen för Kapelskärsbanan även måtte omfatta frågan om anläggande av bandelen Penningby—Norrtälje såsom statsbana;

att personer, utsedda av Väddö, Söderby-Karls och Roslagsbro kommunalstämmor, genom underdånig skrivelse den 24 februari innevarande år hemställt, att den av Eders Kungl. Maj:t anbefallda och påbörjade utstakningen av banan Stockholm—Kapelskär med bibana till Norrtälje även måtte utsträckas till Väddö; samt slutligen

att i de motioner angående Kapelskärsbanan, som avlämnats till innevarande års riksdagar, föreslagits, att riksdagen måtte besluta, bland annat, att även bibana till Norrtälje måtte av staten anläggas, varjämte uttalats önskvärdheten av, att utredning verkställdes om lämpligheten av, att det bredspåriga bansystemet utsträcktes till orterna norr om Norrtälje.

Såsom likaledes av det föregående framgår, har styrelsen i enlighet med Eders Kungl. Maj:ts befallning utfört undersökningar och kostnadsutredningar även för linjen Penningby—Norrtälje och skall under närmaste tid verkställa vissa sådana undersökningar och utredningar jämväl för orterna mellan Norrtälje och Väddö.

Av enahanda skäl, som ovan anförts, beträffande banan från norra stambanan till Kapelskär, har styrelsen emellertid ännu icke medhunnit ekonomiska utredningar för vare sig linjen Penningby—Norrtälje eller för en eventuell fortsättning av denna linje norrut till Väddö, men har styrelsen för avsikt att under innevarande år låta göra sådana utredningar.

På grund härav är styrelsen icke beredd, att nu göra ett definitivt uttalande angående, huruvida av staten bör byggas bibana från Penningby till Norrtälje och eventuellt till orter norr därom, men det synes styrelsen knappast troligt, att de utredningar, som sålunda återstå att göra i denna fråga, skola giva vid handen, att denna bibana bör anläggas såsom statsbana. Beträffande området mellan Penningby och Norrtälje är det lokala trafikbehovet där endast obetydligt och vidkommande Norrtälje stad synes det styrelsen, som om dess behov av förbättrade tågförbindelser, för det fall att Kapelskärsbanan bygges, icke är av sådan trängande natur, som kan anses motivera byggande av linjen Penningby—Norrtälje såsom statsbana.

Vidkommande slutligen trakterna norr om Norrtälje måste det medgivas, att en bana genom desamma skulle hava ett mycket välgörande inflytande för vidare utveckling av den jämförelsevis höga grad av odling, som redan finnes i desamma, men styrelsen anser sannolikt, att de blivande ekonomiska utredningarna skola visa, att dessa trakters trafikbehov på det, nationalekonomiskt sett, bästa sättet

tillgodoses genom en naturlig utveckling av det i denna del av landet redan förefintliga, smalspåriga bansystemet.

Sammanfattning av järnvägsstyrelsens underdåniga utlåtande.

Såsom sammanfattning av, vad som ovan anförts, kan styrelsen — under erinran att styrelsen från början icke inriktat sitt arbete på att hava de styrelsen ålagda utredningarna i ordning förrän i god tid för en eventuell kungl. proposition till 1915 års riksdag och alltså, enligt vad förut framhållits, ännu icke hunnit slutföra sitt uppdrag — för närvarande icke uttala annat än följande, nämligen

att på grund av de verkställda, tekniska utredningarna styrelsen anser, att Kapelskärsbanan, om den skall komma att utföras såsom statsbana, bör byggas enligt förslaget Tureberg—Brottby—Riala—Kapelskär, och att styrelsen vid detta sitt uttalande särskilt tagit hänsyn till, förutom anförda, tekniska skäl och kostnadsskäl, att banan, byggd uti denna sträckning, kommer att ligga lämpligare för ortens och huvudstadens olika eller sammanfallande behov, samt att den i denna sträckning gör minsta möjliga intrång på den berörda, enskilda banans intresseområde;

att styrelsen anser ett villkor för banans tillkomst såsom statsbana böra vara, att fri mark för densamma tillhandahålles av landsting, kommuner eller enskilda på i övrigt vid sista tidens statsbanebyggnader tillämpade villkor och med iakttagande av, att mellan Tureberg och Össeby Garn mark även skall tillsläppas för dubbelspår. Ovannämnda tillhandahållande av mark bör dock icke avse anskaffandet av den mark, som framdeles möjligen kan komma att erfordras för anläggande av ångfärjelägen vid Kapelskärs hamn samt därav sig härledande utvidgningar av Kapelskärs bangård;

att banan emellertid icke kan byggas för det i motionen anförda beloppet, utan att styrelsen i stället därför beräknat vara erforderligt ett anslag av 9,360,000 kronor;

att god hamnplats med goda inseglingsförhållanden samt med möjlighet att, då så kräves, anlägga ångfärjelägen samt företaga andra utvidgningar finnes vid Kapelskär, men att styrelsen ännu icke kan angiva, vilka kostnader hamnanläggningen skulle betinga;

att starka skäl synas tala för Kapelskärsbanans byggande såsom statsbana *dels* därutinnan, att banan otvivelaktigt har en synnerligen stor betydelse såväl för förbättrandet och utvecklandet av den nuvarande trafiken på Finland och Ryssland som framför allt för denna trafiks framtida ökning, *dels* därutinnan, att banan är av vikt för landets försvar, och slutligen med hänsyn till att den därjämte är av betydelse för utvecklingen av de orter, den genomlöper, liksom för huvudstadens provianterings- och bostadsförhållanden;

att styrelsen emellertid, med hänsyn till styrelsens ansvar även för den bästa möjliga avkastning av det kapital, som nedlägges i statsbanorna, och då det här gäller ett synnerligen avsevärt sådant, icke för närvarande och innan utredningarna angående bananläggningens ekonomiska innebörd även i trafikeringshänseende är fullförd, kan uttala sig för att banan bygges såsom statsbana;

att, såvitt styrelsen nu kan bedöma och antaga, linjen Penningby—Norrtälje

såsom tjänande endast ett lokalt intresse icke gärna kan komma ifråga att utföras såsom statsbana; samt

att även trafikintresset på Väddö torde kunna vara tillfredsställande betjänat med en utveckling av det befintliga smalspåriga järnvägssystemet i orten.

Stockholm den 10 juli 1914.

Underdånigst

Axel Granholm.

Ivar Virgin.	*O. M. Strömberg.*	*Nils Ahlberg.*
D. Danielsson.	*Aldo Almqvist.*	*Hj. Fogelmarck.*