

Nr 207.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anslag för år 1913 till fortsättande af utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna m. m.; gifven Stockholms slott den 19 april 1912.

Under återopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att under förbehåll af upplåtelse af mark m. m. enligt viss, i protokollet närmare omförmäld utfästelse besluta dels att fortsätta arbetet med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna och därvid framdraga banan öfver Södertälje kanal på bro af 26 meters fri höjd med rörlig öppning (klaff) söder om nuvarande järnvägsöfvergången samt anordna station å Näset, dels att utlägga bispår till Södertälje stad och ombygga stationen därstädes allt i hufvudsaklig öfverensstämmelse med Södertäljekommissionens förslag och för en beräknad kostnad af 5,374,200 kronor, däri inberäknadt viss kostnad för Norra Södermanlands järnvägs anslutning till stationen å Näset; och att för ändamålet bevilja ett anslag för år 1913 af 2,900,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1912 af tillgängliga medel utanordna högst 1,250,000 kronor.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Axel Schotte.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stock-
holms slott den 19 april 1912.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve EHRENSVÄRD,
Statsråden PETERSSON,
SCHOTTE,
BERG,
BERGSTRÖM,
friherre ADELSWÄRD,
PETRÉN,
STENSTRÖM,
LARSSON,
SANDSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet Schotte anförde:

I skrifvelse den 28 oktober 1911 angående behovet af nya byggnader och anläggningar för år 1913 vid statens trafikerade järnvägar m. m., hvilken redan i årets statsverksproposition under afdelningen angående utgifter för kapitalökning till största delen behandlats, har järnvägsstyrelsen gjort framställning om anslag för år 1913 till fortsättande af utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna m. m., och har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för ändamålet beräkna ett anslag för år 1913 af 2,900,000 kronor.

Innan jag öfvergår till själfva anslagsfrågan, ber jag att få i korthet erinra om detta ärendes föregående behandling. Jag vill härvid redan från början framhålla, att förutom de synpunkter, den trafiktek-niska och kostnadsfrågan, som äro gemensamma för alla järnvägsan-läggningar, särskilda delvis mot hvarandra stridande intressen äro att be-akta, hvilka i sin mån försvårat frågans lösning, nämligen förhållandet till Södertälje kanal och till staden Södertälje.

Utred-
ningen före
år 1909.

Järnvägs-
styrelsens
utlåtande
år 1899.

Sedan trafiken å den del af västra stambanan, som sträcker sig från Stockholm till Katrineholm, fått sådan omfattning, att särskilda åtgärder för densammas tillgodoseende inom den närmaste framtiden befunnits nödvändiga, samt i sådant afseende förslag väckts att redan i närheten af Stockholm åtskilja stambanorna till Malmö och Göteborg på det sätt, att någon station strax söder om Stockholm sammanbundes med någon ort å östra stambanan, afgaf järnvägsstyrelsen efter nådigt uppdrag den 28 april 1899 utlåtande och tillstyrkte däri anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan öfver Nyköping till Norrköping. I detta utlåtande anförde styrelsen, att det ändamål, som med den nya banan åsyftades, icke kunde ernås allenast genom den ifrågasatta järnvägsanläggningen, utan att därjämte erfordrades anordnande af dubbel spårförbindelse mellan den nya banans anknytningspunkt med västra stambanan och Stockholm, på det att trafiken äfven å denna fortfarande gemensamma trafikled måtte kunna på ett tillfredsställande sätt ombesörjas. Vidare framhöll styrelsen önskvärdheten af den sålunda föreslagna dubbelspåriga stambanans framdragande från Igelsta hållplats i förändrad riktning öfver Södertälje kanal norr om den i kanalen anlagda slussen på fast bro å 26 meters höjd öfver vattenytan och därefter genom staden Södertälje fram till Saltskog. Härigenom skulle, ansåg styrelsen, ett sedan länge beaktansvärdt önskemål vinnas, nämligen borttagandet af den svängbro öfver Södertälje kanal, som för närvarande, med broreglarnas underkant allenast 12,97 meter öfver slusströskeln i Stockholm, till stor olägenhet för sjöfarten måste begagnas.

Vidare skulle genom en dylik förändrad sträckning för framtiden kunna undvikas de kostnader och besvärligheter, som äro förknippade med ett regelbundet trafikerande af bispåret från Saltskog till Södertälje stad, hvarjämte stadens utveckling och förkofran skulle befrämjas samt dess lifliga förbindelse med hufvudstaden underlättas.

Sedermera har järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 29 januari 1901 framlagt förslag till dels utläggande af dubbelspår mellan Rönninge, från hvilken station dubbelspårplanering ända fram till Stockholm inom kort slutligen utförts, och Saltskog, dels ock i samband därmed förändrad sträckning af västra stambanan genom densammas framdragande öfver Södertälje. Denna linje afviker från nuvarande sträckningen i omedelbar närhet af Igelsta hållplats, framdrages i nordlig riktning förbi Hagaberg och Rosenborg, svänger åt väster och öfvergår kanalen omkring 120 meter norr om slussen i Södertälje på fast bro med underkant 30 meter öfver slusströskeln i Stockholm och kröker sedan mot söder genom staden fram till Ekenbergsska gårderna, där ny station anordnas. Anslutningsspår till uthamnen och Mälarhamnen skulle

»Järnvägs-
styrelsens
Södertälje-
linje, Igelsta-
linjen.»

utan svårighet kunna utläggas. Denna linje medförde en förlängning af stambanan med 3,430 meter i förhållande till nuvarande sträckning.

Vid utarbetande af detta förslag hade styrelsen särskildt tagit hänsyn till frågan om statsbanans förhållande till Södertälje kanal och därvid jämväl tagit under öfvervägande möjligheten af en förändrad sträckning af kanalen mellan Saltsjön och sjön Maren på sådant sätt, att den framdroges från viken vid Ström genom Saltskogsfjärden till Maren.

Enligt beslut den 8 mars 1901 öfverlämnade Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsens nämnda skrifvelse till en samma dag tillsatt kommitté, som fått i uppdrag att till Kungl. Maj:t inkomma med yttrande i anledning af järnvägsstyrelsens förslag till omgestaltning af bangårdsanordningarna i och invid Stockholm och af västra stambanans inledande till hufvudstaden m. m.

»1901 års
Glasbergalinje».

Denna kommitté undersökte närmare en redan i järnvägsstyrelsens skrifvelse den 29 januari 1901 antydd järnvägslinje norr om Glasbergasjön, den s. k. 1901 års Glasbergalinje, hvilken, bland annat, medförde omläggning af Rönninge station samt en förlängning utöfver nuvarande järnvägslinjen af 2,245 meter, men för hvilken jag i öfrigt ej torde behöfva närmare redogöra.

»1903 års
Glasbergalinje».

Genom järnvägsstyrelsens försorg utfördes därjämte under år 1903 undersökning för att finna en sträckning mellan Rönninge och Saltskog, som skulle medföra mindre vägförlängning än järnvägsstyrelsens Södertäljelinje och mindre kostnader än 1901 års Glasbergalinje. För den därvid undersökta linjen, som blifvit benämnd 1903 års Glasbergalinje ifrågasattes följande sträckning och anordningar. Dubbelspår utlägges från Rönninge station — som i detta förslag liksom enligt järnvägsstyrelsens Södertäljeförslag bibehålles i hufvudsak oförändrad — ungefär en kilometer utefter nuvarande banan söder om sjön Flaten. Därefter anlägges västerut ny, dubbelspårig bana, som å bankfyllnader ledes öfver Dånviken af sjön Uttran och Glasbergasjön samt, efter att hafva dragits i något nordlig riktning till lägenheten Moraberg i närheten af Ekensberg ledes i nästan sydvästlig riktning fram till Södertälje kanal. Denna skulle öfvergås vid nästan samma punkt norr om slussen som enligt järnvägsstyrelsens Södertäljeförslag. Broreglarnas underkant vid kanalöfvergången skulle ligga 30 meter öfver slusströskeln i Stockholm. Stationsanordningarna öfverensstämma med stationsanordningarna enligt järnvägsstyrelsens Södertäljeförslag, och liksom i detta förslag skulle förbindelsespåret mellan Saltskog och Södertälje användas endast för godstrafik. Sträckan Rönninge—Igelsta samt Igelsta hållplats skulle, enligt nu förevarande förslag, liksom enligt 1901 års Glasbergaförslag, upphöra att trafikeras. 1903 års Glasbergalinje skulle medföra en vägförlängning af 2,030 meter.

Samtliga nu berörda förslag, eller järnvägsstyrelsens Södertäljelinje, 1901 års Glasbergalinje och 1903 års Glasbergalinje, afsågo såväl att frigöra sjöfarten genom Södertälje kanal från beroendet af järnvägs-
trafiken, som ock att tillika så förändra banans sträckning, att staden Södertälje komme att omedelbart beröras af hufvudbanan.

Då härförutom emellertid framkommit förslag, som åsyftade såväl att, utan nyssberörda förändring af banan, göra kanaltrafiken oberoende af järnvägstrafiken, som ock att utlägga dubbelspår å ifrågavarande bansträcka med vidtagande af provisoriska åtgärder i och för järnvägens framdragande öfver kanalen, verkställdes undersökningar och utredningar rörande *dels* utläggande af dubbelspår utefter nuvarande västra stambanan med spåren å sådant höjdläge, att banan på segelfri höjd öfverginge icke endast den punkt, där kanalöfvergången nu är belägen, utan äfven den plats, där enligt det nya kanalförslaget järnvägen skulle komma att korsa kanalen, *dels* utläggande af dubbelspår mellan Rönninge och Saltskog med nuvarande svängbron utbyggd till dubbelspårig eller med ny dubbelspårig svängbro öfver Södertälje kanal, *dels ock* anläggande af växelstation vid Igelsta med bibehållande af enkelspårig svängbro öfver kanalen.

1901 års bangårdskommitté redogjorde ingående för de skäl, som kunde åberopas för och emot de olika förslagen, *dels* med linje öfver Södertälje stad, *dels* med linje å segelfri höjd vid nuvarande kanalöfvergången och *dels* med svängbro öfver Södertälje kanal.

1901 Års bangårdskommitté.

Därefter anförde kommittén, att för ett fullt tillfredsställande, slutligt ordnande af förhållandet mellan järnvägstrafiken å västra stambanan och sjöfarten genom Södertälje kanal det syntes vara erforderligt, att banan fördes å segelfri höjd öfver kanalen. Däremot hade kommittén för sin del icke funnit, att en sådan omfattande och kostsam anläggning med nödvändighet kräfdes redan vid tiden för utlåtandets afgifvande år 1905. Då såväl den tidpunkt, när en sådan förändring kunde blifva en nödvändighet, som det sätt, hvarpå banan borde föras öfver kanalen, vore beroende på omständigheter, hvilka icke af kommittén kunde förutses eller bedömas, hade kommittén icke funnit sig lämpligen böra uttala något slutligt omdöme i fråga om dessa förslag.

Sedan bangårdskommitténs betänkande remitterats till järnvägsstyrelsen, gick styrelsen i författning om verkställande af ytterligare undersökningar och utredningar genom en trafikteknisk kommission, bestående af tre sakkunniga personer, hvilken kommission den 28 juni 1907 afgaf yttrande.

Trafiktekniska kommissionen
år 1907.

Kommissionen fann följande linjer icke böra komma under slutlig ompröfning, nämligen *dels* 1901 års Glasbergalinje, såsom varande längre och dyrare än 1903 års Glasbergalinje, *dels* ock de olika förslagen att bibehålla den enkelspåriga svängbron, att utbygga den nu-

varande svängbron till dubbelspårig eller att anlägga en ny dubbelspårig svängbro, alla dessa af skäl, att sjötrafiken och järnvägstrafiken syntes böra befrias från beroendet af hvarandra.

Af de öfriga förslagen förordade kommissionen såsom det ur rent teknisk synpunkt fördelaktigaste den af kommissionen delvis omstakade 1903 års Glasbergalinje.

Förslag med
svängbro å
15 m. höjd
öfver vatten-
ytan, »1907
års förslag».

Ytterligare ett förslag till anordnandet af järnvägens förande öfver Södertälje kanal utarbetades af järnvägsstyrelsen under år 1907, i syfte att för mindre kostnad erhålla en för järnvägstrafikens behöriga ombesörjande tillfredsställande anläggning.

Enligt detta förslag skulle stambanan utläggas dubbelspårig mellan Rönninge och Igelsta samt ombyggas mellan Igelsta och Saltskog med bibehållande i hufvudsak af nuvarande planläget men med svängbron öfver kanalen höjd, så att dess underkant komme att ligga på 21 meters höjd öfver slusströskeln i Stockholm eller 15 meter öfver hafsytan vid högsta vattenstånd.

Kostnaden för samtliga nu berörda förslag framgår af följande tabell.

Linjer.	Ökad längd ut- öfver nu- varande meter.	Anläggnings- kostnad kronor.	Årliga drift- kostnaden (år 1910) kronor.	Driftkostna- den, kapitali- serad efter 4 % kronor.	Sammanlagdt anläggnings- och drift- kapital kronor.
1) Järnvägsstyrelsens Södertäljelinje af år 1901, dock med endast en station (Södertälje) = Igelstalinjen eller »härnålskroken»	3,380	4,174,800	310,100	7,752,500	11,952,200
2. 1903 års Glasbergalinje dock med endast en station (Södertälje)	2,030	4,904,700	281,900	7,047,500	12,970,500
3. Järnvägsstyrelsens Södertäljelinje af år 1901 med tre stationer (2 i Södertälje och en i Saltskog)	3,430	4,343,000	345,100	8,627,500	11,927,300
4. Nuvarande linjen, men med bro å segelfri höjd öfver Södertälje kanal i dess nuvarande läge och med två stationer (en i Södertälje och en i Saltskog)	130	4,513,000 ¹⁾	293,500	7,337,500	11,850,500 ¹⁾
5. Nuvarandelinjen oförändrad med två stationer (en i Södertälje och en i Saltskog) ...	—	[1,533,000]	275,100	6,900,000	8,433,000
6) 1907 års linje med svängbro på 15 meters fri höjd öfver högvatten	80	3,254,000 ²⁾	281,700	7,042,500	10,296,500 ²⁾

¹⁾ Om linjen framföres å segelfri höjd jämväl öfver en ifrågasatt ny kanalled, ökas summan med 440,000 kronor.

²⁾ D:o d:o , ökas summan med 279,000 kronor.

Mot järnvägsstyrelsens nyssnämnda år 1907 uppgjorda förslag, i tabellen betecknad med n:r 6, uttalade stadsfullmäktige i Södertälje i en till Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Stockholms län ingifven skrift vissa betänkligheter, under framhållande af att detta förslag skulle i hög grad lända till förfång såväl för Södertälje stad som för kanaltrafiken och därigenom för hela Mälarens sjöfartsområde.

Skrift från
stadsfullmäk-
tige i Söder-
tälje.

I skrifvelse den 16 december 1907 till järnvägsstyrelsen hemställde vidare Södertälje kanal- och slussverksaktiebolag, att styrelsen måtte, så snart ske kunde, gå i författning om vidtagande af erforderliga åtgärder för borttagande af statens järnvägars svängbro öfver Södertälje kanal och framdragande af järnvägen öfver kanalen å bro med segelfri höjd.

Skrift från
Södertälje ka-
nal- och sluss-
verksaktie-
bolag.

Som stöd härför anförde bolaget, att detsamma genom ett den 15 mars 1806 för kanalverket utfärdadt nådigt privilegium blifvit tillförsäkradt rättighet att utan något som helst intrång eller hinder allt framgent bedriva sjötrafik å kanalen. Något undantag därifrån till förmån för statens järnvägar hade icke rättsligen sedermera ägt rum, och då den tidpunkt komme, att järnvägens svängbro till följd af järnvägstrafikens utveckling medförde verkligen besvärande uppehåll och hinder för mottagande eller lämpligt betjänande af sjötrafiken, ägde bolaget, enligt sitt förmenande, rättslig befogenhet att påyrka svängbrons borttagande och järnvägens framdragande å segelfri höjd. Och denna tidpunkt vore, enligt bolagets mening, redan inne.

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t den 26 februari 1909 yttrade dåvarande departementschefen, att det syntes vara nödvändigt, att sjötrafiken genom Södertälje kanal och järnvägstrafiken inom den närmaste framtiden gjordes oberoende af hvarandra på sådant sätt, att järnvägen fördes öfver kanalen på fast bro å segelfri höjd. Icke blott ur synpunkten af kanalens intresse, utan äfven med hänsyn till järnvägstrafiksäkerheten, syntes en sådan anordning å ifrågakvarande hårdt trafikerade linje vara att bestämdt förordas.

1909 års
Riksdag.
Kungl. Maj:ts
proposition.

I enlighet med järnvägsstyrelsens hemställan föreslog Kungl. Maj:t 1909 års Riksdag att, under vissa förbehåll i fråga om kostnadsfri upplåtelse af mark och kontant bidrag, besluta *dels* utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna stationer å västra stambanan, *dels* banans framdragande i ändrad sträckning från Igelsta

hållplats på fast bro å segelfri höjd öfver Södertälje kanal norr om slussen därstädes och vidare genom staden Södertälje, dels ock häraf föranledda stationsanordningars utförande. Kostnaderna för den linje, som sålunda föreslogs eller den så kallade Igelstalinjen eller »härnålskroken», beräknades dåmera till 5,400,000 kronor.

Stats-
utskottet.

Statsutskottet uttalade i sitt öfver propositionen afgifna utlåtande (n:r 202) såsom sin åsikt, att det vore nödvändigt, att järnvägstrafiken och sjöfarten genom kanalen snart gjordes oberoende af hvarandra genom att banan på segelfri höjd fördes öfver kanalen på en fast bro.

Hvad Kungl. Maj:t föreslagit beträffande järnvägens ändrade sträckning öster om broöfvergången vid Södertälje ansåg utskottet mindre tillfredsställande. Förutom de svåra krökningsförhållandena vore nämligen mot denna sträckning att anmärka den betydliga vägförlängningen af nära 3 $\frac{1}{2}$ kilometer, som hufvudbanan enligt denna plan skulle hålla; och denna vägförlängning måste så mycket mer framkalla betänkligheter, som den träffade en af vårt lands mest trafikerade statsbanedelar, en linje, som utgjorde förbindelse mellan hufvudstaden och de södra orterna samt kontinenten. Utskottet erinrade emellertid om de upprättade förslagen till andra sträckningar af järnvägen öster om broöfvergången vid Södertälje, nämligen de s. k. Glasbergalinjerna, hvilka vore ej obetydligt kortare än den föreslagna Igelstalinjen och framginge utan några besvärande krökningar. Kostnaden för banans framdragande öfver Glasberga beräknades visserligen blifva större än för Igelstalinjen, men å andra sidan medförde sistnämnda linje en högre driftkostnad, och med afseende härpå kunde de olika förslagen ur kostnadssynpunkt anses väsentligen likvärdiga. Igelstalinjen hade dock, anmärkte utskottet, af järnvägsstyrelsen och departementschefen ansetts böra äga företräde hufvudsakligen med hänsyn till kommunikationsbehovet vid Igelsta hållplats och de rubbningar i jordvärden och andra förhållanden, som skulle föranledas, om icke banan bibehölles i sin sträckning till denna plats. Då emellertid å Glasbergalinjen enligt förslaget skulle anläggas en hållplats, belägen endast omkring 2 kilometer från den nuvarande hållplatsen vid Igelsta, syntes det utskottet, som om berörda förhållanden icke behöfde tillmätas alltför stor betydelse eller utgöra hinder för stambanans framdragande i en sträckning, som för trafiken i det hela måste anses fördelaktigare. Enligt utskottets mening vore således Glasbergaförslagen väl värda att taga under förnyad ompröfning.

På dessa skäl hemställde utskottet, att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke måtte vinna Riksdagens bifall.

Två reservanter ansågo emellertid, att utskottet bort tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts framställning, under det sex af utskottets ledamöter förordade det förut omnämnda förslaget att framdraga linjen dubbelspårig i dess nuvarande sträckning och höjdläge, men på en ny dubbelspårig svängbro och hemställde, att Riksdagen måtte anvisa medel för ändamålet. Slutligen reserverade sig två ledamöter mot vissa delar af utskottets motivering, och framgår af diskussionen i Andra kammaren, att dessa närmast förordade förslaget med en ny rörlig bro på 15 meters segelfri höjd vid nuvarande kanalöfvergången.

Riksdagen biföll statsutskottets hemställan, dock med ogillande af dess motivering. Af den i ämnet förda diskussionen torde snarast kunna dragas den slutsatsen, att flertalet af Riksdagens ledamöter icke bildat sig något slutligt omdöme beträffande hvilket förslag skulle vara att föredraga, utan önskade en förnyad utredning i frågan. Dock syntes Igelstaförslaget haft mindre sympatier än Glasbergaförslagen.

Riksdagen.

Sedan Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att föranstalta om förnyade undersökningar beträffande stambanans framdragande å sträckan Rönninge—Saltskog, anmälde nämnda styrelse i skrifvelse den 16 december 1909 resultatet af sålunda verkställda undersökningar.

Förnyade
undersök-
ningar.Järnvägs-
styrelsen.

Vidkommande först Igelstalinjen hade, efter revision af kostnadsberäkningarna, anläggningskostnaderna för denna linje nedbringats till 4,800,000 kronor.

Igelstalinjen.

Glasbergalinjen hade vid företagen omstakning kunnat förkortas omkring 150 meter, därigenom att en omkring 500 meter lång bergskärning ersatts med en 250 meter lång tunnel. I stället för förut beräknade 2,030 meter i vägförlängning genom denna linje, skulle ökningen således allenast bli 1,880 meter. Härigenom hade den förut föreslagna hållplatsen vid Moraberg flyttats ungefär 400 meter närmare Igelsta till lägenheten Klastorp, så att afståndet från detta nya läge för hållplatsen till Igelsta nuvarande hållplats förminskats till omkring 1,5 kilometer. Vid den förnyade kostnadsberäkningen hade jämväl upptagits kostnad för anläggning af väg mellan den nya hållplatsen vid Klastorp fram till nuvarande vägen vid Igelsta. För denna linje hade äfven be-

Glasberga-
linjen.

räknats särskilda kostnader för utfyllning af bankar å lös mark. Den nya kostnadsberäkningen slutade å ett belopp af 5,480,000 kronor.

1909 års
Strömslinje.

I samma skrifvelse yttrade sig järnvägsstyrelsen äfven angående ett under den offentliga diskussionen i detta ärende framkastadt förslag att föra banan från Igelsta i sydlig riktning fram till och öfver Södertälje kanal på fast bro med segelfri höjd omkring 450 meter söder om nuvarande broöfvergången, därefter söder om Södertälje verkstäder med anslutning till nuvarande banan vid Ström omkring 900 meter söder om Saltskog, hvilken linje (1909 års Strömslinje) skulle åstadkomma en vägförkortning mellan Stockholm och de södra orterna af 657 meter i förhållande till nuvarande hufvudlinjen och af 2,537 meter i förhållande till 1903 års Glasbergalinje. Anläggningskostnaden för denna Strömslinje beräknades till 6,200,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen påpekade beträffande Strömslinjen, att i förslaget upptoges afsevärda bankfyllningar öfver marken söder om Saltskogsfjärden, och att borrhningar gifvit vid handen, att denna mark vore synnerligen lös och alls icke kunde bära de föreslagna utfyllningarna. Stora sättningar och jordförskjutningar komme därför att äga rum, hvarför den verkliga kostnaden med all säkerhet komme att väsentligt öfverstiga den angifna, huru mycket läte sig dock icke på förhand beräknas.

Hvad styrelsen i detta afseende anført, syntes styrelsen utgöra tillräcklig anledning att afstå från denna linje. Då härtill komme, att trafikförhållandena för Södertälje enligt detta förslag blefve högst väsentligt försämrade, och att detsamma nära nog omöjliggjorde framdragandet af Södertälje kanal i den ifrågasatta nya sträckningen från Maren till Strömsviken, funne järnvägsstyrelsen det uppenbart, att denna linje icke kunde ifrågasättas till utförande.

Hvad angår öfriga föreslagna linjer förklarade sig järnvägsstyrelsen fortfarande anse företräde böra gifvas åt Igelstalinjen.

1910 års
Riksdag.
Kungl.
propositionen.

Ärendet förelades genom Kungl. proposition (N:r 74) ånyo 1910 års Riksdag. I denna proposition upptogs följande tablå öfver samtliga ifrågasatta alternativa linjers anläggnings- och driftkostnader:

Linje Rönninge—Salt- skog.	Spårlängden i meter.	Hufvud- spårets längd i för- hållande till nuvarande linjens hufvudspår.	Årliga driftkost- naden år 1915.	Driftkost- naden kapitali- serad efter 4 %.	Anlägg- nings- kostnad.	Samman- lagdt anläggnings- och driftkapital.
		m.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
<i>Linje nr 1.</i> »Igelstalinjen.»						
Hufvudspår	13,220	+ 3,450	572,000	14,300,000	4,800,000	19,100,000
<i>Linje nr 2 a.</i> »Glasbergalinjen» med sidospår Rön- ninge—Igelsta.						
Hufvudspår	11,650	+ 1,880	565,000	14,120,000	5,480,000	19,600,000
Sidospår	5,200					
	16,850					
<i>Linje nr 2 b.</i> »Glasbergalinjen» utan sidospår.						
Hufvudspår	11,650	+ 1,880	520,000	13,000,000	5,400,000	18,400,000
<i>Linje nr 3.</i> »Strömslinjen.»						
Hufvudspår	9,113	— 657	516,000	12,900,000	1) 6,200,000	1) 19,100,000
Sidospår	2,300					
	11,413					
<i>Linje nr 4.</i> »1907 års linje med halfhög, rörlig bro.»						
Hufvudspår	9,851	+ 81	529,000	13,230,000	2) 4,470,000	2) 17,700,000
Sidospår	1,650					
	11,501					
<i>Linje nr 5.</i> Nuvarandelinje, dub- belspårig, med ny dubbelspårig svängbro.						
Hufvudspår	9,851	+ 81	529,000	13,230,000	3,640,000	16,870,000
Sidospår	1,650					
	11,501					

1) På grund af markens lösa beskaffenhet kommer med all sannolikhet denna summa att öfverskridas.

2) Därest hänsyn icke toges till föreslagen ny kanalled, minskas summan med 370,000 kronor.

Linje Rönninge—Salt- skog.	Spårlängden i meter.	Hufvud- spårets längd i för- hållande till nuvarande linjens hufvudspår.	Årliga driftkost- naden år 1915.	Driftkost- naden, kapitali- serad efter 4 %.	Anlägg- nings- kostnad.	Samman- lagdt anläggnings- och driftkapital.
		m.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
<i>Linje n:r 6.</i>						
Nuvarandelinje, dub- belspårig, med bi- behållen enkelspå- rig svängbro.						
Hufvudspår	9,770	11,420	—	529,000	13,230,000	3,280,000
Sidospår	1,650					
Nuvarande linje.						
Hufvudspår ..	9,770	11,034	—	—	—	—
Sidospår.....	1,264					

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t anförde dåvarande chefen för civildepartementet, att det syntes uppenbart, att frågan om järnvägens och kanaltrafikens frigörande från hvarandra icke löstes, om något af de framlagda förslagen med rörlig bro blefve en verklighet, utan vidhölle departementschefen sin förut uttalade åsikt, att järnvägen borde framföras öfver kanalen på fast bro å segelfri höjd.

I fråga därefter om hvilken linje, som vore att föredraga, berörde departementschefen till en början Strömsförslaget och anförde därvid, att till följd af den låga driftkostnaden, som detta förslag, på grund af linjens obetydliga längd i jämförelse med Igelsta- och Glasbergalinjerna, medförde, det sammanlagda anläggnings- och driftkapitalet för Strömslinjen icke skulle ställa sig högre än för Igelstalinjen och blifva lägre än för Glasbergalinjen. Detta skulle emellertid blifva fallet endast under förutsättning, att Strömsförslaget verkligen kunde utföras för 6,200,000 kronor. Vid sådant förhållande och med hänsyn till hvad järnvägsstyrelsen i detta afseende anført samt med fästadt afseende jämväl å hvad styrelsen framhållit beträffande detta förslags ofördelaktiga inverkan på trafiken till Södertälje och omöjliggörande af den nya kanalledens anläggning, ansåge sig departementschefen böra afstyrika detsamma.

Hvad därefter beträffade valet mellan Glasbergalinjen och Igelstalinjen hade den i ärendet åvägabragta utredningen icke gifvit departementschefen anledning att i väsentlig mån frångå den af honom förut uttalade uppfattningen angående Igelstalinjens företrädare, hvarför departementschefen helst skulle velat ansluta sig till järnvägsstyrelsens förslag.

Då emellertid på grund af den behandling, som ägnats frågan i Riksdagen, ringa utsikt förefunnes, att detta förslag skulle vinna Riksdagens bifall, hade departementschefen ansett sig böra förorda Glasbergaförslaget, dock att för tillgodoseende af trafikbehovet vid Igelsta hållplats ett godsspår därjämte borde anläggas mellan Klastorp å Glasbergalinjen och Igelsta.

I propositionen föreslogs alltså, att Riksdagen, under förbehåll af upplåtelse af mark m. m. enligt vissa utfästelser, måtte besluta *dels* utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna, *dels* banans framdragande i ändrad sträckning från Rönninge på fast bro å segelfri höjd öfver Södertälje kanal norr om slussen därstädes och vidare genom staden Södertälje, *dels* anordnande af ett för godstrafik afsedt sidospår mellan Klastorp och Igelsta, *dels* ock af ifrågavarande arbeten föranledda stationsanordningars utförande, allt för en beräknad kostnad af 6,280,000 kronor.*) Slutligen hemställdes om anvisande af medel för år 1911 för arbetets utförande.

Statsutskottet tillstyrkte bifall till Kungl. Maj:ts framställning utom beträffande sidospåret från Klastorp till Igelsta, med afseende å hvilket spår utskottet ansåg det kunna ifrågasättas, huruvida icke med fattande af beslut härom skulle kunna anstå tills vidare och intill det visade sig, att ett verkligt behof däraf förefunnes, helst detta behof möjligen skulle kunna nöjaktigt tillgodoses på annat sätt än genom anläggande af spåret ifråga.

Stats-
utskottet.

Beträffande Strömslinjen anförde utskottet i sitt betänkande, att för densamma onekligen talade den förkortning i väglängd, som denna linje innebure, men att anläggningskostnaden öfverstege kostnaden för Glasberga- eller Igelstalinjen. Därjämte berördes de för linjen erforderliga bankfyllningarna öfver marken söder om Saltskogsfjärden och åberopades hvad järnvägsstyrelsen anført därom, att företagna borringar gifvit vid handen, att marken, som vore särdeles lös, icke kunde

*) Delen Rönninge—Saltskog med bispår till Klastorp beräknades till 5,480,000 kronor, samma kostnad som för Glasbergalinjen med bibehållande af sidospåret Rönninge—Igelsta. Se sid. 11.

bära de nödvändiga utfyllningarna, hvarför stora sättningar och jordförskjutningar vore att emotse. Då vid sådant förhållande, enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelat, den verkliga kostnaden med all säkerhet komme att väsentligt öfverskrida den beräknade, funne med hänsyn härtill äfvensom till att förslaget innebure försämring af trafikförhållandena till Södertälje och dessutom nära nog omöjliggjorde den projekterade omgräfningen af Södertälje kanal, utskottet sig icke kunna förorda detsamma.

Åtta medlemmar af utskottet reserverade sig mot utlåtandet. I reservationen berördes till en början å ena sidan Strömslinjens korthet och å den andra hvad järnvägsstyrelsen meddelat ifråga om kostnaderna för densamma. I anledning af hvad som anmärkts mot denna linje, eller att Saltskogs station, därest linjen komme till stånd, till men för Södertälje stads trafikförhållanden komme att flyttas 1 kilometer längre söderut hade inom utskottet den tanken framkommit, att, om en mindre ändring i Strömslinjens riktning vidtoges, stationen skulle komma att förläggas å en för Södertälje lämplig plats. Beträffande kostnaden för en sålunda förändrad Strömslinje (delen Rönninge—Saltskog) hade järnvägsstyrelsen uppgifvit, att den skulle uppgå till 7,450,000 kronor. Efter ärendets handläggning i statsutskottet ändrades dock nämnda siffra till 7,150,000 kronor. Med anledning af den väsentliga kostnadsökning, som nämnda Strömslinje skulle betinga i jämförelse med Glasbergalinjen, hade reservanterna, som eljest funnit anläggande af förstnämnda linje med statens fördel mest förenligt, icke ansett sig i frågans dåvarande läge kunna förorda densamma. Emellertid hade reservanterna icke kunnat undgå att finna den sålunda beräknade kostnaden oproporcionerligt hög, hvarför reservanterna hölle före, att fortsatta undersökningar skulle gifva vid handen, att kostnaderna skulle kunna väsentligt nedbringas under hvad järnvägsstyrelsen uppgifvit. På grund häraf syntes det erforderligt, att kännedom om resultatet af sådana fortsatta undersökningar inhämtades, innan beslut fattades i ärendet.

Riksdagen. Riksdagens beslut utföll i enlighet med utskottsmajoritetens hemställan.

1911 års
Riksdag.

Sedan 1910 års Riksdag sålunda, med undantag för förbindelse-spåret mellan Klastorp och Igelsta, bifallit Kungl. Maj:ts förslag, föreslog Kungl. Maj:t uti den till 1911 års Riksdag aflåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behof Riksdagen att för fortsättande af dubbelspårsanläggningen Rönninge—Järna för år 1912 anvisa ett anslag af 1,500,000 kronor.

Emellertid uppkom inom Riksdagen genom en i Andra kammaren af herr W. Lundin väckt motion fråga om uppskof med byggandet af den del (Rönninge—Saltskog) af sträckan Rönninge—Järna, som enligt 1910 års riksdagsbeslut skulle byggas enligt den s. k. Glasbergalinjen.

Motion af
W. Lundin.

I nämnda motion hemställdes, att Riksdagen måtte anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes föranstalta om sådan utredning genom statens försorg, att därpå kunde på ett objektivt sätt bedömas möjligheten och lämpligheten af att, innan nuvarande statsbanelinjen mellan Ström och Igelsta öfver svängbron vid Södertälje kanal borttoges, statsbanan till Igelsta framdroges i ungefärlig öfverensstämmelse med en i motionen närmare angifven sträckning mellan Igelsta och Ström med läge på fast bro med segelfri höjd öfver Södertälje kanal; och voro vid motionen fogade ritningar i plan och profil öfver två af motionären ifrågasatta alternativa linjer mellan Igelsta och Ström med station å Näset.

Med afseende å den af motionären ifrågasatta sträckningen af linjen öfver Ström skulle enligt motionärens mening kunna undvikas de svårigheter, som vid 1910 års Riksdag framhållits emot Strömslinjen, hvarjämte kostnaden för de nya alternativen skulle blifva en obetydlig het emot kostnaden för den gamla Strömslinjen. För utredning, huruvida de af motionären förebragta ritningarna voro i hufvudsak riktiga m. m., inhämtade Andra kammarens tredje tillfälliga utskott, dit motionen remitterats, upplysningar uti ifrågavarande afseende från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I anledning af det utaf väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i följd häraf afgifna utlåtande infordrade Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsens yttrande i ämnet samt uppdrog tillika åt en särskild kommission att, sedan järnvägsstyrelsen inkommit med sitt yttrande, företaga förnyad granskning af frågan.

I sitt yttrande anförde kommissionen, att resultatet af en utaf kommissionen anställd järnvägsteknisk jämförelse mellan de nya Strömslinjerna, som beräknades kosta resp. 4,756,000 kronor och 5,074,000 kronor, och en af järnvägsstyrelsen år 1911 omstakad Glasbergalinje, för öfrigt dragande en väsentligt större kostnad (6,126,000 kronor) än den af Riksdagen år 1910 antagna (5,400,000 kronor), syntes kunna sammanfattas sålunda, att Strömslinjerna hade fördelen att vara kortare och sålunda innebure mindre vägförlängning för den genomgående trafiken, under det att Glasbergalinjen vållade den genomgående trafiken större tidsförlust, som för snälltågen uppginge till inemot 2 minuter. Enligt kommissionens mening voro Strömslinjerna för det allmänna billigare, äfven om Glasbergalinjens lägre driftkostnad medtoges i beräkningen.

Kommissionen af den
31 mars 1911.

Emellertid ansåge kommissionen, att frågan icke finge ses enbart ur järnvägssynpunkt, och anförde i sådant afseende, att Strömslinjerna ställde sig mindre gynnsamma gent emot planerna för framdragande af den projekterade nya kanalleden från Maren till Strömsviken och emot Södertälje stads intressen, under det för Glasbergalinjen talade, dels att densamma satte Södertälje i omedelbar förbindelse med stambanan samt dels, och detta i främsta rummet, att densamma gäfvé fullständig frihet att lösa kanalfrågan så, som efter grundlig undersökning kunde befinnas lämpligast.

I ärendet ingafs därefter en promemoria af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Andra kam-
marens tredje
tillfälliga
utskott.

Utskottet ansåg, att ett utbyggande af såväl Glasbergalinjen som den af motionären ifrågasatta linjen ej kunde ifrågakomma, hvarför ett bifall till motionärens förslag skulle påkalla ett uppskof med Glasbergalinjens utförande. Ehuru det syntes utskottet, som om en Strömslinje vore att föredraga framför Glasbergalinjen, funne sig dock utskottet ej kunna lämna definitivt omdöme om den ena eller andra linjens öfvervägande fördel. Då ett uppskof med Glasbergalinjens utbyggande emellertid ej kunde anses medföra afsevärd olägenhet, syntes en fullständig utredning af den föreliggande frågan och alla på densamma inverkan de faktorer vara oundgängligen behöflig, för att ett sådant definitivt omdöme skulle kunna fällas. På grund här af hemställde utskottet, att Andra kammaren måtte besluta att anhålla om sådan utredning i frågan, som af motionären föreslagits.

Andra kammaren fattade sitt beslut i enlighet med hvad utskottet hemställt.

Första
kammarens
tillfälliga
utskott Nr 1.

Sedan ärendet härefter öfverlämnats till Första kammaren, hänvisades det af kammaren till behandling af kammarens tillfälliga utskott Nr 1.

I afgifvet betänkande anförde utskottet, att af de skäl, som vid 1910 års Riksdag anförts till förmån för Glasbergalinjen, nämligen 1:o) att den lämnade möjlighet för ombyggande af Södertälje kanal; 2:o) att den bäst tillgodosåge Södertälje stads intressen och 3:o) att den under angifven förutsättning vore billigast, de två första skälen kvarstode orubade. Hvad kostnadsfrågan däremot anginge, vore skillnaden mot hvad år 1910 beräknats för Strömslinjen så afsevärd, att, då härtill komme Strömslinjens kortare sträckning, utskottet ej ville förneka, att, därest nu gjorda utredningar förelegat vid 1910 års Riksdag, ett beslut i

annan riktning än det då fattade kunnat ifrågasättas eller ytterligare utredning beslutas. Utskottet ansåge likväl tillräckligt starkt vägande skäl ej förefinnas för att vidtaga en åtgärd, som kunde leda till upprifvande af ett af Riksdagen fattadt beslut, hvarför utskottet hemställde, att Första kammaren icke måtte biträda Andra kammarens beslut i ärendet.

Emellertid hade statsutskottet i sitt i anledning af Kungl. Maj:ts förberörda framställning om beviljande af medel för år 1911 för fortsättande af dubbelspårsanläggningen Rönninge—Järna afgifna utlåtande anført, att utskottet icke ansett sig böra motsätta sig den utredning angående möjligheten och lämpligheten af stambanans framdragande mellan Igelsta och Ström öfver Näset, hvarom i Riksdagen fråga väckts, och ville det synas utskottet, som om frågans lyckliga lösning bäst främjades, om till Kungl. Maj:ts förfogande ställdes erforderligt belopp för fullbordande af anläggningen mellan Järna och en punkt söder om Saltskog, beträffande hvilken sträcka meningsskiljaktighet ej rådde, och tillfälle bereddes att beträffande banans sträckning i öfrigt verkställa ytterligare behöfliga undersökningar.

Stats-
utskottet.

Utskottet hemställde därför, att medel måtte beviljas till fortsättande af dubbelspårsanläggning mellan Järna och en punkt omkring 1 kilometer söder om Saltskog, samt att Riksdagen måtte anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes föranstalta om utredning beträffande alla de synpunkter, som i denna fråga gjort sig gällande och hvarpå sålunda skulle kunna grundas ett bestämdt omdöme om, huruvida stambanan med största fördel kunde framdragas i den af 1910 års Riksdag beslutade sträckningen eller mellan Igelsta och Ström öfver Näset med läge å fast bro med segelfri höjd öfver Södertälje kanal.

Detta statsutskottets utlåtande förekom till behandling i första kammaren före ofvannämnda af dess tillfälliga utskott nr 1 afgifna betänkande, och fattade Riksdagens båda kamrar beslut i enlighet med hvad statsutskottet föreslagit.

Riksdagen.

När sedermera det tillfälliga utskottets betänkande företogs till behandling i Första kammaren, fann kammaren, med hänsyn till att kammaren bifallit statsutskottets nyssnämnda hemställan, frågan icke föranleda vidare yttrande.

I anledning af Riksdagens anhållan uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 16 juni 1911 åt en kommission (Södertäljekommissionen) att verkställa utredning om lämpligaste sträckningen för stambanan mellan

Kommissionen af den
16 juni 1911.

Rönninge och en punkt söder om Saltskog, så belägen, att menings-
skiljaktighet ej rådde om banans sträckning från denna punkt till Järna.

Denna kommission har *den 7 december 1911 afgifvit betänkande.*

Fria
brohöjder.

Med erinran att i samtliga förut omnämnda förslag höjdläget för
en bro på s. k. segelfri höjd beräknats böra utgöra 26 meter öfver
Mälarens medelvattenyta, d. v. s. med broregelns underkant förlagd på
en höjd af 30 meter öfver Stockholms slusströskel, har kommissionen
till en början lämnat en närmare utredning beträffande de fria bro-
höjder, som kunna ifrågasättas.

I detta sammanhang ber jag att få erinra, att kanalens nuvarande
djup är 3,6 meter.

För att få ledning vid bestämmande af den erforderliga fria
höjden under fast bro öfver kanalen vid Södertälje utfördes från början
af juli månad 1911 höjdmätningar å de fartyg, som passera den
nuvarande kanalen. På grund af dessa mätningar hafva därefter höj-
derna kunnat bestämmas äfven på större delen af de fartyg, som
tidigare under året passerat kanalen, hvarefter uppgjorts en tablå öfver
antalet resor å kanalen, fördelade med hänsyn till fartygens höjder.
Ehuru denna tablå ej omfattar samtliga ångare och seglare, som under
året passerat kanalen, har dock den procentuella fördelningen emellan
de i tablån upptagna fartygen synts vara densamma som inom hela
kadern af ångare och seglare, hvarför de ur tablån erhållna procentalen
ansetts kunna gälla hela trafiken af ångare och seglare å kanalen.

Nämnda undersökning har gifvit vid handen, att vid 26 meters fri
brohöjd öppning af bron måste företagas för c:a 8 % af antalet resor med
ångare och seglare tillsammans och för c:a 31 % af antalet resor med
seglare, men att samtliga ångare kunna passera utan broöppning. Detta
gäller under förutsättning, att fartygen framgå utan minskning af mast-
höjden. Om seglarna sänka sina bram- och mårsstänger, borde äfven
de flesta seglare kunna utan broöppning passera bro med 26 meters fri
höjd, men utförandet af en dylik sänkingsmanöver syntes medföra ett
så afsevärdt arbete och en så stor tidsförlust, att det måste anses
innebära *alltför stort hinder* för den ur nationalekonomisk synpunkt så
betydelsefulla *segeltrafiken*, om bron skulle göras fast med 26 meters fri höjd.
Med hänsyn till *den nuvarande trafiken* å kanalen kunde därför ej förut-
sättas nämnvärdt lägre fri höjd å fast bro öfver kanalen än *30 meter*.

I en den 11 augusti 1911 till kommissionen afgifven skrifvelse
har lotsstyrelsen framhållit, att den fria höjden emellan h. v. y. och fast
broregelns underkant icke bör understiga 30 meter; chefen för marin-

staben har i en den 9 augusti 1911 aflåten skrifvelse yttrat, att den segelfria höjden borde bestämmas till 30 meter, hvarjämte vattenfallsstyrelsen, bland annat, framhållit önskvärdheten af att den tidigare ifrågasatta fasta bron med 26 meters fri höjd kunde höjas eller förses med en mindre, rörlig klaff eller dylikt för framläppande af särskildt högmastade fartyg.

Den omständigheten att den nya farleden genom Årstaviken enligt ett föreliggande förslag begränsade djupgåendet för de fartyg, som kunde inkomma i Mälaren denna väg, till 5,5 meter och den segelfria höjden till 26 meter vore enligt styrelsens förmenande ett starkt skäl för att den fasta bron öfver den stora sjöns andra förbindelseled med hafvet, vid Södertälje, icke borde afskära möjligheten för fartyg med högre master från att komma in i Mälaren.

Då det emellertid borde ifrågasättas att vid skeende ombyggnad af kanalen afsevärdt fördjupa densamma, komme, finner kommissionen, sannolikt fordringar på ännu större fri höjd att uppstå. Den i kanalen efter dess ombyggnad tillkommande trafiken torde i hufvudsak blifva af samma beskaffenhet och uppvisa samma fördelning emellan de olika fartygshöjderna, som den del af den nuvarande trafiken på Stockholms hamn, hvilken framgår med ett djupgående från och med 3 meter till och med eller något öfver det fartygsdjup, för hvilket kanalen efter ombyggnaden afsåges. Någon för ifrågavarande ändamål användbar uppgift å höjdförhållandena hos fartygstrafiken i Stockholm, uppställd med hänsyn till antalet resor, som de resp. fartygen gjort, funnes emellertid icke tillgänglig. Emellertid hade nyligen i Göteborgs stadsfullmäktiges handlingar 1911 n:o 250 offentliggjorts en dylik statistik beträffande trafiken å Göteborgs hamn under år 1908. Man syntes därför utan större fel kunna antaga, att den procentuella sammansättningen af den i denna statistik upptagna trafiken vore ungefär densamma som å motsvarande trafik på Stockholms hamn.

Af den statistik kommissionen med användande af uppgifterna angående fartyg med 3—6 meters djupgående i lastadt tillstånd upprättat för en blifvande trafik efter ombyggnad af kanalen framgår, bland annat, att broöppning vid 26 meters fri brohöjd skulle behöfva företagas för c:a 16 % af antalet resor med ångare och seglare tillsammans af denna trafik och för c:a 54 % af antalet resor med seglare samt för c:a 10 % af antalet resor med ångare. Detta under förutsättning att fartygen framgå utan minskning af den ordinarie masthöjden. Om fartygen framgå med dylik minskning, där sådan är möjlig, blifva motsvarande procenttal resp. c:a 9, 18 och 8. Vidare framgår, att motsvarande procenttal vid 30 meters fri brohöjd blifva, då fartygen framgå utan minskning af den

ordinära masthöjden, resp. c:a 6, 20 och 4 samt då fartygen framgå med dylik minskning, resp. c:a 4, 6 och 4. Denna statistik skulle således utvisa, att *en ej oväsentlig del af berörda trafik skulle alldeles utestängas eller hindras genom anläggande af en fast bro öfven med 30 meters höjd.*

Detta förhållande bekräftas, enligt kommissionens mening, dels genom en redogörelse för höjder m. m. å en stor del af de ångfartyg, som anlöpa Stockholm, hvilken redogörelse hämtats från det af Stockholms stads byggnadskontor år 1910 uppgjorda förslaget till farled genom Hammarbysjön och Årstaviken m. m., dels af en genom kommissionens försorg utarbetad uppgift å höjder m. m. å en del af de större segelfartyg, som under de senare åren anlöpt Stockholm.

Då högre fri brohöjd än 30 meter ej i något af järnvägsalternativen praktiskt taget *kan* erhållas, och i de flesta alternativen högre fri brohöjd än 26 meter ej *kan för rimlig kostnad* åstadkommas, synes man sålunda, för att fullt tillgodose sjöfartens kraf, vara hänvisad till att göra bron öfver kanalen *rörlig*. Då det emellertid vid sådant förhållande kunde ifrågasättas att göra bron något lägre, än hvad tidigare ifrågasatts, eller 26 meter, har kommissionen beräknat antalet erforderliga broöppningar vid lägre brohöjder, men torde jag icke här behöfva redogöra för detaljerna af denna beräkning, hälst de viktigaste siffrorna däri framgå af här nedan intagna tablå.

Kommissionen har däri räknat med en framtida kanaltrafik af 2,000,000 reg.-ton, ett tonnage, som då det nuvarande endast uppgår till 400,000 reg.-ton, torde innefatta fullt tillräcklig ökning för öfverskådlig framtid.

Öfver antalet resor i medeltal pr dygn, som vid en årlig trafik af 2,000,000 reg.-ton ej kunna utan broöppning företagas, har kommissionen nämligen uppgjort följande tablå:

Vid fria brohöjder af m.	Då fartygen tänkas framgå			
	utan minskning af den ordinära höjden		med minskning, där sådan är möjlig, af den ordinarie höjden	
	st.	st.	st.	st.
18	28,2	25,0	22,8	21,4
20	19,0	18,0	11,7	12,7
22	12,5	11,2	5,1	5,6
24	8,7	8,0	3,2	3,9
26	4,8	4,4	1,4	1,8
28	1,7	1,9	0,9	1,1
30	1,1	1,1	0,5	0,7

Häraf framgår omedelbart, dels att antalet erforderliga broöppningar vid en fri brohöjd af 26 m. blir så ringa, att denna höjd kan anses vara tillräcklig för rörlig bro, dels att antalet erforderliga broöppningar genom brons sänkning från 26 till t. ex. 22 m. fri höjd ej ökas i så hög grad, att det kan vara uteslutet att tillämpa en sådan lägre höjd, om därigenom afsevärda fördelar i ekonomiskt hänseende vinnas.

En ytterligare sänkning af bron med 4 m. eller till 18 m. fri höjd, innebär visserligen en afsevärdt större ökning af antalet broöppningar, men äfven med denna fria höjd synes det beräknade största medeltalet, 28 st. resor pr dygn, som fordra broöppning, ej vara större än att en dylik sänkning af bron kan ifrågasättas. Äfven om maximumantalet resor, som fordra broöppning, antages vara 50 proc. större än medeltalet, eller 42 st. pr dygn, skulle, då man torde kunna förutsätta, att sjötrafiken kan ordnas så, att vid maximitrafik i medeltal två fartyg passera vid hvarje broöppning, ej behöfva förekomma mera än cirka 21 broöppningar per dygn. Härvid är dock att märka, att genom trafikens ordnande på detta sätt en del fartyg måste ligga och vänta någon timme eller i enstaka fall ett par timmar på broöppning, men då detta hufvudsakligen skulle komma att gälla seglare, torde det ej hafva så stor betydelse.

De hinder, som uppstå för sjötrafiken genom den nuvarande järnvägsbron, hafva ofta föranledt klagomål. Kommissionen anser emellertid, att dessa hinder ej äro allt för afsevärda, och att den nuvarande sjötrafiken på det hela taget rätt obehindradt och utan större olägenhet af korsningen med järnvägstrafiken kan framgå genom kanalen.

Emellertid har järnvägsstyrelsen beträffande ifrågasatt rörlig bro å 16 meters fri höjd i skrifvelse till kommissionen af 8 augusti 1911, med åberopande af vissa tidigare afgifna underdåniga skrivelser m. m., hvari densamma uttalat, att hvarje förslag till stambanans framdragande vid Södertälje, som ej afsåge att göra järnvägstrafiken och kanaltrafiken helt oberoende af hvarandra, vore att betrakta såsom ett provisorium, framhållit, att sedan dessa skrivelser afgifvande intet inträffat, som kunnat föranleda styrelsen att frånträda en dylik mening, hvarjämte styrelsen med bifogande af kopior af förut afgifna tidtabellsförslag för sträckan Rönninge—Saltskog för åren 1915 och 1920, framhållit, att statsbanedriften å sträckan Stockholm—Södertälje redan inom jämförelsevis nära liggande framtid kunde väntas vara af sådan intensitet, att kanaltrafiken ej kan tillfredsställande ombesörjas, i händelse statsbanans tåg skulle framföras å rörlig bro öfver Södertälje kanal.

Af yttranden, som afgifvits af löjtnant Ernst Nilsson och brokonstruktören vid Bergsunds mekaniska verkstad D. Lidberg öfver rörliga

broars, speciellt klaffbroars, användning för järnvägstrafik m. m. framgår emellertid, att man genom användande af modern konstruktion å den rörliga bron och dess manövreringsanordningar, jämte moderna signal-, förreglings- och andra säkerhetsanordningar, kan afsevärdt nedbringa den minimitid, som måste förefinnas mellan tvänne passerande tåg, för att broöppning mellan dessa tågpassager skall kunna företagas. Sättes denna tid till 20 minuter, framgår, att den af järnvägsstyrelsen öfversända tidtabellen för 1920 medgifver ej mindre än omkring 24 st. broöppningar per dygn och att den således, äfven om bron förlägges på endast 18 meters fri höjd, medgifver framsläppande af en betydligt större trafik än den ofvan antagna trafiken å kanalen. Då denna tidtabell lär vara uppgjord med hänsyn till nu rådande, för trafikens fria ordnande mindre gynnsamma förhållanden vid Stockholms centralstation, hvarigenom någon hänsyn till sjöfartens kraf å de möjliga broöppningarnas längd och fördelning ej kunnat tagas, anser kommissionen sannolikt, att, sedan förhållandena vid Stockholms central förbättrats, dels denna tidtabell skulle kunna modifieras så, att den skulle tillåta ett ännu större antal broöppningar än det nyss angifna, dels i densamma skulle kunna inläggas ännu flera tåg, utan att afsevärd förminskning af de möjliga broöppningarnas antal och längd därigenom skulle kunna uppstå.

I samband härmed har framhållits, hurusom en dubbelspårig klaffbro å The Chicago North Western Railroad dagligen passeras af 250—300 tåg och öppnas ända till 50 gånger pr dygn.

Det torde sålunda med hänsyn härtill och på grund af den här förebragta utredningen ej vara någon öfverdrift att antaga, att ett tonnage, som uppgår till cirka 10 gånger det nu genom kanalen per år framgående, eller till cirka 4 millioner ton, kan utan alltför stor olägenhet af korsningen emellan järnvägs- och kanaltrafiken framsläppas genom en rörlig, modernt konstruerad järnvägsbro med 18 meters fri höjd.

Att å andra sidan sänka bron under denna höjd, 18 m., vore ej lämpligt, ty dels skulle härigenom antalet erforderliga broöppningar komma att jämförelsevis mycket ökas, dels är sannolikt, att den allra största delen af de reguliära mindre ångfartygen komma att afpassa sina masthöjder så, att de kunna passera utan broöppning vid denna höjd, hvilket ej i så hög grad blefve dem möjligt vid en mindre höjd.

Anläggandet af en rörlig bro på 18 å 20 meters fri höjd är därför tänkbar såsom en för en afsevärd framtid gällande lösning af korsningen emellan stambanan och kanalen, men för att en dylik sänkning af bron skall kunna tillstyrkas, måste en afsevärd minskning af anläggningskostnaderna därigenom åstadkommas.

Kommissionen sammanfattar utredningen beträffande fria brohöjder m. m. vid den ifrågavarande kanalkorsningen på följande sätt:

fast bro kan ej förordas med mindre höjd än 30 m., dock komma äfven med denna höjd framdeles så många fartyg att utestängas, att stor tveksamhet måste råda om lämpligheten af anordnandet af dylik bro;

rörlig bro behöfver ej förläggas på större fri höjd än 26 m.; höjden kan, om afsevärd minskning af anläggningskostnaden därigenom ernås, minskas till 22 m. och, om mycket afsevärd minskning i anläggningskostnaden därigenom ernås, ända till 20 å 18 m.

Jag öfvergår härefter till kommissionens beskrifning af de olika sträckningarna, hvari dock icke äro medtagna kommissionens alternativ 2 och 5, hvilka af kommissionen själf lämnats å sido. Vid upprättandet af samtliga alternativa förslag för *hufvudbanan* har förutsatts, att för densamma böra gälla enahanda tekniska bestämmelser, som för närvarande tillämpas vid byggandet af statsbanor, afsedda för snälltågstaflk. I öfrigt ber jag att få hänvisa till en plankarta, å hvilken dels samtliga kommissionens alternativ med undantag af 2 och 5, dels och Igelstalinjen äro inlagda med tillhörande beskrifning, hvilken karta torde få vidfogas protokollet.

Olika
sträckningar
å järnvägs-
linjen.

Linje nr 1 (öfver Glasberga).

Linjen framgår från en punkt belägen vid kilometer 28 + 500 i nuvarande stambanans längdmätning från Rönninge station i tunnel genom det söder om sjön Flaten belägna bergpartiet, korsar nuvarande banan strax söder om vaktstugan vid km. 30 + 500, i stambanans längdmätning räknadt, ungefär i banans plan och sänker sig därifrån ned mot Dånviken, hvilken passeras å bank i närheten af lägenheten Bortorp, hvarefter linjen fortlöper med i det närmaste västlig riktning till Glasbergasjön, öfver hvilken den framgår i närheten af lägenheten Näset. Härifrån går linjen öfver Glasberga ägor fram till och öfver den s. k. Igelsta mosse och vidare öfver Södertälje stads gräns till närheten af den s. k. Nya begravningsplatsen, hvarifrån linjen sänker sig och, fortfarande med västlig riktning, framgår norr om den s. k. »Långa raden» i Södertälje ned mot kanalen. Sedan denna passerats på bro, gör linjen en större kurva för att därefter i sydlig riktning framgå parallelt med Dalgatan till Badparken, där den å en kortare sträcka framgår i tunnel och utmynnar på de s. k. Ekenbergsska gär-

dena, hvarest banans hufvudstation skulle anläggas. Från nämnda gården framgår linjen öfver nuvarande bangården vid Saltskog för att sedan följa gamla banan med det nya spåret förlagdt till höger om det redan befintliga fram till den för de olika sträckningarna gemensamma konnektionspunkten km. 39 + 700 i nuvarande linjen vid Ström.

Linjens längd mellan förenämnda km. 28 + 500 och 39 + 700 i nuvarande stambanans längdmätning utgör 13,032 m.

Radien i kurvorna understiger i allmänhet icke 600 m.; undantag härifrån utgör dock dels utgångskurvan från Rönninge station med 500 m. radie och en vinkel af $45^{\circ} 32'$ samt kurvan strax söder om bron öfver Södertälje kanal med 400 m. radie och vinkel af $90^{\circ} 58'$. En mindre kurva förekommer å själfva bangården.

Brantaste lutningen 10 : 1,000 förekommer i sammanhängande längsta sträckan, 2,367 m., strax ofvan hufvudstationen å Ekenbergsska gårderna fram till närheten af Klastorp.

Öfver Södertälje kanal är nämnda lutning 10 : 1000 framdragen delvis i kurva med 400 m:s radie strax norr om nuvarande slussen på en bro med sammanlagd längd af 388,5 m.; brons underkant ligger öfver kanalen på en höjd af 30 m. öfver Stockholms slusströskel, motsvarande en fri seglationshöjd öfver Mälarens högsta vattenyta af 25 m.

De olika normala vattenytornas höjdlägen efter regleringen i förhållande till Stockholms slusströskel äro:

i Mälaren:

H. V. Y. = + 4,7 m.

M. V. Y. = + 4,3 »

L. V. Y. = + 4,0 »

och i Saltsjön:

H. V. Y. = + 4,7 m.

M. V. Y. = + 3,9 »

L. V. Y. = + 3,2 »

Af skäl, som framgå af den förut omtalade utredningen beträffande fria brohöjder m. m., har det ansetts nödvändigt, att spannet öfver kanalen skall kunna lyftas, och är lyfthöjden beräknad till 5,0 meter. Efter sådan lyftning skulle den fria seglationshöjden blifva 30 meter öfver högsta vattenytan i Mälaren.

Rönninge station förutsättes utvidgad på sin nuvarande plats.

För Södertälje stad skulle en större station anordnas vid hufvudbanan å de förut omtalade Ekenbergiska gårderna. Den nuvarande stationen i staden skulle indragas, hvarefter därstädes borde kvarligga endast sådana spår, som krävas för erforderlig förbindelse från hufvudstationen till dels blifvande hamn i sjön Maren, dels Norra Södermanlands järnvägs spår till Södertälje verkstäder och uthamn vid Hallsfjärden.

För den öster om kanalen belägna delen af Södertälje skulle anläggas en hållplats omedelbart öster om Nya begravningsplatsen.

För att tillfredsställa trafikbehovet vid Igelsta samhälle hafva förut ifrågasatts tre alternativa åtgärder, nämligen antingen,

a) att en väg bygges från Igelsta till Klastorps hållplats på hufvudlinjen, hvarvid Igelsta således icke kommer i direkt spårförbindelse med hufvudbanan eller

b) att nuvarande banan mellan Igelsta och Rönninge bibehålles och trafikeras såsom en grenbana, hvarvid dock till ombyggnadsföretaget måste höra vidtagande af anordningar för att hufvudbanan, i händelse den erhåller ny sträckning väster om Rönninge, ej skall korsas nuvarande banan i ett och samma plan, och

c) att särskildt spår utlägges från Igelsta till den ofvan omtalade hållplatsen, hvilket spår skulle trafikeras med motorvagn i och för persontrafiken och som med hänsyn till godstrafiken skulle sätta Igelsta i förbindelse med hufvudbanan och hufvudstationen i Södertälje.

Norra Södermanlands järnväg skulle framföras från banans slutpunkt vid Saltskog direkt till hufvudstationen å Ekenbergiska gårderna. Beträffande denna ändring af den koncessionerade enskilda järnvägen måste dock vidtagas den åtgärden, att nu gällande aftal om banans anslutning till statsbanan i Saltskog uppsäges och nytt aftal träffas. Kommissionen anser ej heller hinder möta för en sådan ändring.

Bland större terrasseringsarbeten må särskildt nämnas två tunnlar genom bergpartiet strax söder om Rönninge station med resp. 145 och 320 m. längd, en tunnel genom berget strax öster om Nya begravningsplatsen samt en dylik genom Badhusparken, de båda sistnämnda med en längd af resp. 290 och 50 m. Större bankfyllningar erfordras dels vid banans framdragande öfver Dånviken och Glasbergasjön, dels för bildande af stationsplanet å Ekenbergiska gårderna.

Af Doktor Fr. Svenonius lämnad utredning beträffande de geologiska förhållandena å de alternativa sträckningarna utvisar, att han vid-

kommande linje n:r 1 anser sjunkningar vara att befara vid passagerna öfver såväl Dånviken som Glasbergasjön och Igelsta mosse, hvarjämte markens beskaffenhet vid bron öfver Södertälje kanal vore sådan, att man ej kunde vara fullt säker för sättningar och rubbningar i grunden, förrän man schaktat sig ned till morängruset eller berggrunden.

Vid upprättande af förslaget hafva emellertid betryggande åtgärder inberäknats med hänsyn till ofvan angifna sjunkningar och sättningar, hvadan det icke behöfver antagas, att till följd af markens beskaffenhet oberäknade kostnader skola uppstå.

Kostnaderna för banans anläggning hafva beräknats till alternativt respektive a) 6,330,000, b) 6,540,000 eller c) 6,462,000 kronor allt efter de olika sätt, som, enligt hvad ofvan anförts, komma till användning för tillgodoseende af Igelsta-trafiken.*)

Linje n:r 3 (öfver Maren).

Linjen utgår från samma punkt vid km. 28 + 500 i stambanan som linjen n:r 1 öfver Rönninge station och framgår i tunnel genom bergpartiet söder om Flaten, ehuru med något sydligare sträckning än linjen n:r 1, passerar omedelbart intill lägenheten Friberga och vidare i nästan rak linje till stambanan vid dennas öfvergång öfver Dånviken. Härifrån följer linjen nuvarande banan fram till närheten af vaktstugan vid km. 32 + 700, i stambanans längdmätning räknadt, där den afviker med en kurva åt höger in på Igelsta område och framgår under stigning strax norr om ladugårdsbyggnaden å Igelsta gård, omedelbart söder om lägenheten Simpudden, genom Igelsta egnahemsområde och norr om Sofiehills ladugårdsbyggnad fram till Hagaberg. Härifrån stiger linjen för att på fast bro passera öfver sjön Maren och därifrån sänka sig med skarp krökning mot söder öfver Södertälje nuvarande bangård och de båda tomterna Ekhamra och Malinsbo samt vidare öfver Ekenbergsska gårderna, genom den Saltskogs gård tillhöriga skogsparken och i kanten af bergpartiet väster om Saltskogs nuvarande bangård ned till det lågländta området söder om denna bangård, där linjen sammanfaller med stambanan för att följa denna fram till den förut omnämnda gemensamma konnexionspunkten km. 39 + 700 vid Ström.

Linjens längd mellan km. 28 + 500 och 39 + 700 i nuvarande stambanans längdmätning utgör 11,820 m.

*) Totalkostnaderna äro egentligen resp. a) 6,530,000, b) 6,740,000 och c) 6,662,000 kronor, men då Södertälje stad till bestridande häraf utfäst ett kontant bidrag af 200,000 kronor. upp- tagas beloppen till ofvanstående.

Radien i kurvorna understiger i allmänhet icke 600 m.; undantag härifrån utgör dock dels utgångskurvan från Rönninge station med 500 m. radie och en vinkel af $45^{\circ} 32'$, dels kurvorna på båda sidor om bron öfver Maren med 400 m. radie och en sammanlagd vinkel af $115^{\circ} 23'$.

Skarpare lutning än 10 : 1000 användes icke, och förekommer den längsta dylika lutning mellan nyssnämnda bro och Saltskog med en längd af 2,160 m.

Linjen korsar Södertälje kanal ungefär midt i sjön Maren på bro med en sammanlagd längd af 532 m.; brons underkant är förlagd på en höjd af 35 m. öfver Stockholms slusströskel, motsvarande en fri seglationshöjd öfver högsta vattenytan i Saltsjön af 30 m. Af skäl, som framgå af den gjorda utredningen beträffande fria brohöjden, har det förutsatts, att bron skulle kunna byggas med fasta spann, i hvilket afseende denna linje skiljer sig från öfriga alternativa linjer, där bron öfver kanalen skulle byggas med rörligt spann.

Förutom Rönninge station skulle en station för Södertälje anordnas vid Hagaberg, strax öster om kanalen, alldenstund lutningsförhållandena icke medgifva byggande af station inom Södertälje område väster om kanalen. För att förmedla trafiken mellan stadens delar väster om kanalen och stationen har i kostnadsförslaget upptagits kostnad för en gatubro öfver kanalen. Stationen skulle komma att ligga på en höjd af ungefär 27 m. öfver högsta vattenytan i Saltsjön.

Enär ofvannämnde station vid Hagaberg skulle komma att ligga helt nära Igelsta samhälle, har det förutsatts, att någon ny hållplats i samhället icke skulle anordnas för att ersätta den nuvarande hållplatsen, som bortfaller genom linjens flyttning.

Norra Södermanlands järnväg skulle efter vederbörlig uppgörelse härom, på sätt ofvan anförts beträffande Glasbergalinjen, ansluta till hufvudbanan vid en blockstation, förlagd strax söder om Saltskog, för att mellan denna och stationen vid Hagaberg använda hufvudbanans spår. Ehuru denna åtgärd måste anses mindre lämplig såsom mer eller mindre störande för trafiken å hufvudbanan, har den måst tillgripas med hänsyn till de allt för stora kostnader, som skulle uppstå, om för den enskilda banan ett tredje spår skulle anläggas öfver Maren till hufvudstationen vid Hagaberg.

Från nu nämnda blockstation skulle den enskilda järnvägen medelst nuvarande bibanespåret stå i förbindelse med dels hamnen i Maren och dels spåret till Södertälje uthamn.

Af större terrasseringsarbeten må nämnas dels tre tunnlar genom

bergpartiet strax söder om Rönninge med resp. 155, 270 och 271 m. längd, dels bankfyllnaderna på båda sidor om bron öfver Maren.

Af de geologiska undersökningarna framgår, att grunden vid korsningen med Dånviken består af lös lera till relativt stort djup och att berggrunden på ett afstånd af c:a 50 m. söderut från nuvarande banan företer en rännformig fördjupning, som sänker sig utåt sjön Uttran. Då sålunda denna ränna i berggrunden ligger ganska långt från nuvarande banan, och då dessutom enligt förslaget den nuvarande banken skall breddas lika mycket på båda sidor, för att sålunda i så ringa grad som möjligt rubba dennas jämviktsläge, torde man icke hafva orsak att befara något ras. Äfven vid utloppet från Glasbergasjön och i kärret vid km. 32 + 700 i nuvarande banan består grunden af lös lera till stort djup. På dessa ställen har emellertid berggrunden ganska liten lutning, hvarför man icke heller här behöfver befara några i kostnadsförslaget icke förutsedda arbeten.

Däremot framhålles, att grunden för bron öfver Maren icke kunnat undersökas så ingående, att man med visshet kan säga till hvilket djup bropelarna behöfva nedföras för att ernå full trygghet för brons stabilitet, hvarför förutses, att pålgrund här möjligen skulle behöfva ifrågakomma, hvilket dock icke lär medföra risk för kostnadsökning vid grundläggningen i dess helhet.

Kostnaderna för denna linje äro beräknade till 6,424,000 kronor.

Linje n:r 4 (öfver Vårdsholmen).

Med samma utgångspunkt som föregående linjer framgår denna linje i samma sträckning som n:r 3 till vaktstugan vid kmp. 32 + 700, enligt stambanans längdmätning, men följer sedan nuvarande banan fram till samt ungefär två hundra meter förbi Igelsta hållplats, tills den efter stigning i närheten af lägenheten Alstaberg afviker något åt höger för att på en klaffbro med 20 meters fri höjd öfver högsta vattenytan passera Södertälje kanal vid en punkt belägen omkring 170 m. norr om nuvarande järnvägsbron, hvarifrån den sänker sig öfver Vårdsholmen ned mot Saltskogs nuvarande bangård, hvilken linjen passerar i något högre läge och till en del inlagd i berget på sprängd pall. Härfra fortsätter linjen utefter nuvarande stambanan fram till den förut omtalade gemensamma konnexionspunkten km. 39 + 700 vid Ström.

Linjens längd mellan km. 28 + 500 och 39 + 700 i nuvarande stambanans längdmätning är 11,009 m.

Kurvor med mindre radie än 600 m. förekomma endast söder om Rönninge, så som angifvits vid linje n:r 3 samt omedelbart söder om

bron öfver kanalen, där en kurva förekommer med 500 m. radie och en vinkel af $69^{\circ} 24'$.

Största lutningen, 10 : 1000, förekommer mellan bron öfver kanalen och Saltskog med en sammanhängande längd af 1,180 m.

Såsom ofvan nämnts, är linjen framdragen öfver Södertälje kanal omkring 170 m. ofvanför nuvarande järnvägsöfvergången. Bron har en sammanlagd längd af 119 m. med kanalspannets balanslinje förlagd på en höjd af 25,0 m. öfver Stockholms slusströskel, hvarvid höjden från Saltsjöns högsta vattenyta till brons underkant blir 20 m. Brospannet öfver kanalen skulle utföras såsom en rullklaff, i ändamål att bron skall kunna efter därom meddelade särskilda bestämmelser öppnas för framläppande af fartyg med master, som nå högre än 20 m. öfver högsta vattenytan. Brons läge är sådant, att det medgifver ombyggnad af Södertälje kanal antingen längs den gamla leden eller ock längs Strömsleden enligt det alternativ för denna, som framdragits öster om Vårdsholmen. Mellan Vårdsholmen och Saltskogs nuvarande station skulle denna linje visserligen korsas af kanalen mellan Maren och Strömsviken, men, då det västra alternativet för detta projekt numera måste befinnas oantagligt, har hänsyn härtill ej tagits i denna plan.

Förutom Rönninge station och Igelsta hållplats, som bibehållas å nuvarande platser, skulle en större station anordnas omedelbart söder om den nuvarande stationen vid Saltskog, hvars stationshus därvid flyttas c:a 700 m. söderut. Från denna station skulle en grenbana vara dragen ungefär längs nuvarande bibanesträckningen och med en största lutning af 10 : 1000 ner till Södertälje nuvarande station, hvilken station skulle utvidgas på sin nuvarande plats. Grenbanan skulle å Saltskogs nya station ligga på hufvudspårens östra sida samt dragas under dessa genom den mellan Vårdsholmen och Saltskog befintliga banken.

Grenbanans längd, uppmätt från midt till midt af stationshusen, skulle blifva 1,970 m.

Nuvarande hållplatsen vid Igelsta skulle, såsom ofvan nämnts, bibehållas och i erforderlig mån utvidgas.

Norra Södermanlands järnväg skulle efter därom träffad uppgörelse, som ofvan nämnts, med i det närmaste oförändradt spårläge indragas direkt å den nya stationen vid Saltskog och på samma sätt som nu är fallet medelst ofvannämnda grenbana stå i förbindelse med dels Södertälje station, dels spåret från sistnämnda station till Södertälje uthamn.

Mellan Rönninge och km. 32 + 700 äro terrasseringsarbetena de samma, som omnämnts för linje n:r 3, och på återstående del af linje n:r 4 förekomma större terrasseringsarbeten endast i form af bankfyllnader dels på båda sidor om bron och dels å den nya bangården vid Saltskog.

Vidkommande de geologiska förhållandena på den del af linjen, som ej sammanfaller med n:r 3, har doktor Svenonius anført, att grunden öfverallt vore synnerligen god, med undantag för en sträcka vid Saltskogs nuvarande bangård, där glidningar vore att befara, om den nuvarande banvallen i bibehållet läge påfylls. För att i möjligaste mån undvika denna risk, har linjen midt för Saltskogs station flyttats mera upp mot och in i berget, delvis på en däri insprängd pall.

Kostnaderna för denna linje äro beräknade till 4,262,000 kronor, hvarvid dock antagits, att Södertälje stations ombyggnad skall uppgå till 377,000 kronor och att för den stora bankfyllningen mellan kanalen och Saltskogs station icke skola förekomma några extra kostnader för intrång och ej heller för markförvärf för sidotagets uttagande längs kanalslänterna, hvarom framtida uppgörelse med kanalbolaget förutsatts. Skulle ej uppgörelse framdeles kunna träffas med kanalbolaget om kostnadsfritt sidotag i kanalslänterna, lär sidotag kunna kostnadsfritt erhållas från kronomark vid sjön Uttran.

Linjen n:r 6 a (efter 1909 års Strömslinje).

Äfven denna linje framgår på samma sätt som linjen n:r 3 till vaktstugan vid km. 32 + 700 i stambanans längdmätning, hvarefter den afviker ifrån nuvarande banan, föres i tunnel genom det norr om stambanan därstädes belägna bergpartiet, framgår i stigning vidare öfver gärdet norr om Igelsta gård, passerar omedelbart norr om lägenheten Simpudden, genomskär Igelsta egnahemsoråde och korsar nuvarande banan strax öster om Igelsta hållplats för att därefter fortsätta söder om villan Petersberg och öfver Södertälje kanal på bro c:a 170 m. väster om kanalvaktstugan. Linjen skulle förbi Igelsta kunna förläggas efter nuvarande banan liksom i alt. 7, hvarvid skulle erhållas en kostnadsbesparing af c:a 250,000 kronor. Hufvudbanans längd skulle dock därvid ökas för detta alternativ med 185 meter. Från kanalbron sänker sig linjen öfver Näset strax öster om Södertälje verkstäder, korsar Norra Södermanlands järnvägs hamnspår och öfvergår sydligaste delen af den s. k. Saltskogsfjärden på fast bro samt fortsätter i en kurva åt söder fram till nuvarande banan, hvilken den sedan följer fram till konnexionspunkten km. 39 + 700 vid Ström.

Linjens längd mellan km. 28 + 500 och 39 + 700 i nuvarande stambanans längdmätning utgör 9,965 m.

Kurvor med mindre radie än 600 m. förekomma endast söder om Rönninge på plats, som omtalats vidkommande linje n:r 3, äfvensom på båda sidor om bron öfver kanalen, den på norra sidan med 400 m. radie och en vinkel af $63^{\circ} 16'$ och den på södra sidan med 500 m. radie och $18^{\circ} 38'$ vinkel.

Lutningen öfverstiger ingenstädes 10 : 1000. Längsta sammanhängande lutningen med 10 : 1000 är 1,300 m. lång.

Förut omtalade bro öfver Södertälje kanal har en sammanlagd längd af 120 m. och är balanslinjen i det rörliga kanalspannet förlagd på 31,0 meters höjd öfver Stockholms slusströskel, hvarvid höjden från Saltsjöns högsta vattenyta till brons underkant blir 26 m.

Öfver den ifrågasatta kanalen genom Saltskogsfjärden skulle banan framgå på fast bro med 46,5 meters spann och med balanslinjen förlagd 22 m. öfver ofvannämnda slusströskel, motsvarande en fri seglationshöjd öfver Saltsjöns högsta vattenyta af omkring 17 m. Genom uppgörelse med Södertälje stad torde dock böra utredas, om staden skulle medgifva, att denna bro uteslötes såsom obehöfelig, om kanalen ej förverkligas. En vanlig trumma kunde då här anläggas för beredande af erforderligt vattenaflopp. För sådant fall skulle kostnaden minskas med c:a 200,000 kronor.

Stations- och hållplatsanordningar blefve fullt analoga med dem, som föreslagits för linje n:r 4, endast med den skillnad att stationen vid hufvudbanan söder om Saltskog skulle komma att ligga på en höjd af ungefär 13 m. öfver Saltsjöns högsta vattenyta samt stationshusets midt 1,500 m. söder om midten af stationshuset å nuvarande Saltskogs station.

Grenbanans till Södertälje längd blefve 2,771 m.

Trafiken vid Igelsta skulle tillgodoses med hållplats likasom i linje n:r 4.

Norra Södermanlands järnväg skulle anslutas till hufvudbanan på alldeles samma sätt som uti linje N:r 4.

Större terrasseringsarbeten å en del af den linje, som icke sammanfaller med den närmast förut beskrifna, förekomma endast i närheten af broarna, där afsevärda bankfyllnader krävas. Sidoschakt för dessa bankfyllningar lär kunna erhållas kostnadsfritt i slänterna utmed nuvarande södra kanalen.

De geologiska förhållandena å de delar af denna linje, som icke sammanfalla med linje n:r 4, äro äfvenledes goda. Där linjen framgår öfver sydligaste delen af Saltskogsfjärden, förefinnes mycket lös mark, men har i beräkningarna antagits sjunkning till fast botten, hvarför risk för kostnadsökning häraf ej vållas.

Banans anläggningskostnader äro beräknade till 5,324,000 kronor. I händelse ofvannämnda ändringar med linjens sträckning och bron vid Saltskogsfjärden kunde ske, skulle anläggningskostnaden nedbringas till c:a 4,870,000 kronor. Beträffande Södertälje station gäller hvad ofvan sagts vid alt. 4.

Linje n:r 6 b.

Linjen n:r 6 b sammanfaller till sitt planläge med linjen n:r 6 a

och är i princip anordnad på samma sätt som denna, men öfvergår Södertälje kanal på höjden 20 m. öfver högsta vattenytan eller liksom i alt. 4. Från kanalen sänker sig linjen ned mot Saltskogsfjärden på 6 m. lägre höjd än linjen n:r 6 a och framgår å bron öfver Saltskogsfjärden med balanslinjen på en höjd af c:a 16 m. öfver Stockholms sluss-tröskel. Stationen å linjen n:r 6 b är förlagd något längre norrut än i linjen n:r 6 a, så att afståndet mellan densamma och nuvarande Saltskog station, mätt från midt till midt af stationshusen, är 1,100 m.

Anläggningskostnaderna för denna linje uppgå till 4,821,000 kronor. Med de under alt. 6 a omförmälda ändringarna skulle denna kostnad kunna nedbringas till 4,370,000 kronor. Beträffande Södertälje station gäller, hvad ofvan sagts vid alt. 4 och 6 a.

Linjen n:r 7. (Öfver Näset och Ström.)

Denna linje sammanfaller med linjen n:r 4 mellan Rönninge och Igelsta, hvarest linjen viker af mot söder och stiger upp mot Södertälje kanal, som korsas omkring 400 m. söder om nuvarande järnvägsbron. Härifrån sänker sig linjen åter längs det så kallade Näset, öfver hvilket linjen framgår med först sydlig och sedan sydvästlig riktning, därunder passerande öfver Norra Södermanlands järnvägs spår till uthamnen, hvarefter linjen öfvergår den ifrågasatta kanalen, enligt Strömsleden, i närheten af Ström. Linjen framgår vidare strax öster om Ströms hufvudbyggnad samt fortsätter genom en tunnel fram till nuvarande banan, hvilken den sedan följer fram till den för alla linjerna gemensamma konnexionpunkten km. 39 + 700 i nuvarande banan vid Ström.

Linjens längd mellan km. 28 + 500 och 39 + 700 i nuvarande stambanans längdmätning är 10,498 m.

Kurvor med mindre radie än 600 m. förekomma i allmänhet icke; dock finnes en sådan med 500 m. radie söder om Rönninge på sätt omnämnts beträffande linje n:r 3, äfvensom en kurva med 400 m. radie på ömse sidor om bron öfver Södertälje kanal, den ena med $108^{\circ} 38'$ och den andra med $48^{\circ} 44'$ vinkel.

Lutningen öfverstiger ingenstädes 10:1000; längsta sträckan med detta lutningsförhållande å den del, där linjen n:r 7 ej sammanfaller med förut beskrifven linje, är belägen å Näset och har en längd af 1,050 m.

Den ofvannämnda bron öfver Södertälje kanal har en sammanlagd längd af 116 m. och är balanslinjen å kanalspannet förlagd på en höjd af 31 m. öfver Stockholms sluss-tröskel, hvarvid afståndet mellan brons underkant och saltsjöns högsta vattenyta blir 26 m. Kanalspannet är försedt med rörlig rullklaff i likhet med alt. 6.

Öfver den ifrågasatta kanalen vid Ström — den s. k. Strömsleden — skulle banan framgå på fast bro med 31,5 m. spann och med balans-

linjen förlagd 15 m. öfver ofvannämnda slusströskel, motsvarande en fri seglationshöjd öfver saltsjöns högsta vattenyta af omkring 10 m. Genom uppgörelse med Södertälje stad torde dock böra utredas, huruvida denna anordning icke må vara fullt tillräcklig att fylla alla stadens anspråk jämväl för framtida behof af genomfarter för såväl vägar, järnvägar och farleder samt vattenaflopp.

Förutom Rönninge station och Igelsta hållplats, som bibehålles på nuvarande platser, skulle en större station anordnas på Näset strax söder om bron öfver Södertälje kanal. Från denna station skulle en grenbana dragas ned till Södertälje station, som skulle utvidgas på sin nuvarande plats. Till följd af höjdskillnaden mellan stationerna på Näset och i Södertälje skulle bibanan gifvas en lutning af 1:60, hvarjämte i detta bispår skulle användas kurvor med 300 meters radie; grenbanans längd skulle blifva 1,800 m.

Nuvarande hållplatsen vid Igelsta skulle såsom ofvan nämnts bibehållas likasom i linje n:r 4.

Norra Södermanlands järnväg skulle, om så blir nödvändigt, omläggas från en punkt söder om Tvetabergs station och framdragas i något sydligare läge fram till nuvarande stambanan ungefär midt för lägenheten Löfstalund, hvarifrån banan skulle framgå på ett tredje spår utefter hufvudlinjens dubbelspår fram till stationen på Näset. Från denna station skulle den enskilda banan medelst den förut omtalade grenbanan till Södertälje station stå i spårförbindelse dels med denna sistnämnda, dels med spåret till uthamnen. Då Norra Södermanlands järnväg är koncessionerad ända fram till Saltskog, äger järnvägsbolaget rätt bibehålla sin bana fram till nämnda slutpunkt och kunde därifrån järnvägens trafik fortfarande framledas till Södertälje station, hvarifrån den på nya bibanan kunde föras upp till Näsets station. Under sådana förhållanden kunde de här ofvan beskrifna byggnader för ändring af Norra Södermanlands järnvägs anslutning till statsbanan undvikas och därmed inbesparas den till 334,000 kronor beräknade kostnaden. Huru denna fråga skall ordnas, läser emellertid få blifva beroende på de uppgörelser, som härom kunna träffas med Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag.

Mellan Rönninge och Igelsta äro terrasseringsarbetena desamma, som omtalats beträffande linjen n:r 4; å öfriga delar af linjen förekomma större terrasseringsarbeten i form af bankfyllnader dels å stationen på Näset och dels mellan denna och öfvergången af Strömsleden. Enligt erbjudande från kanalbolaget får erforderligt sidotag (c:a 500,000 kub.-m.) uttagas utmed kanalen. En tunnel med 200 m. längd erfordras genom berget vid Ström.

De geologiska förhållandena äro mellan Rönninge och Igelsta desamma som för linje n:r 4 och äro äfven å återstående delar af linje n:r 7 goda, så att oberäknade sjunkningar icke äro att befara.

Anläggningskostnaderna för linje n:r 7 äro beräknade till 5,420,000 kronor, hvarvid dock icke tagits i beräkning den nedsättning i dessa kostnader, som efter uppgörelse med Södertälje stad kunde förväntas genom minskning i det till 500,000 kronor upptagna beloppet för markförvärf och ej heller den minskning, som då möjligen skulle kunna erhållas i den till 377,000 kronor beräknade kostnaden för Södertälje station. Ej heller har tagits i beräkning den ofvan omförmälda möjligheten att helt eller delvis undvika förberörda kostnad, 334,000 kronor, för ändrad inledning af Norra Södermanlands järnväg.

För alternativen 3, 4 och 7 gäller i öfrigt, att kostnaderna enligt kostnadsförslagen för dessa linjer kunna minskas med c:a 300,000 kronor, om vid Rönninge linjerna få följa nuvarande sträckningen i stället för den nu ifrågasatta tunnellinjen, hvilken kostnadsminskning dock skulle medföra en linjeförlängning af c:a 360 m.

Kostnaderna för de ifrågasatta olika järnvägsalternativen hafva beräknats med tillämpande i hufvudsak af de à-priser, som förut af järnvägsstyrelsen användts vid beräkningarne öfver stambanans ombyggnad efter Glasbergalinjen, och hafva kostnadsberäkningarne för denna senare linje utförts i full öfverensstämmelse med järnvägsstyrelsens förslag med iakttagande allenast af den ändring, som följer af att bron öfver Södertälje kanal skall göras rörlig.

De särskilda kostnadsförslagen för de olika alternativen med tillhörande detaljer äro af kommissionen sammanfattade i följande tabell.

Sammanfattning af kostnadsberäkningarna för de olika linjerna.

	Linjernas nummer							
	1 a*)	1 b*)	1 c*)	3	4	6 a	6 b	7
Jordområdets anskaffning	956,540	956,540	956,540	540,000	215,600	325,000	302,000	500,000
Terrassering	1,520,516	1,520,516	1,520,516	1,439,670	1,233,600	1,759,394	1,333,131	1,487,038
Konstarbeten	1,951,308	1,951,308	1,951,308	2,514,017	866,286	1,105,367	1,001,262	868,559
Öfverbyggnad	431,768	431,768	431,768	312,793	272,315	271,971	268,488	279,073
Stationer	946,000	946,000	946,000	1,016,800	1,250,073	1,303,119	1,405,856	1,277,784
Diverse arbeten m. m. ...	215,550	428,550	350,550	74,539	55,988	104,807	99,136	558,308
Allmänna omkostnader ..	508,318	505,318	505,318	532,181	368,138	454,342	411,127	449,238
Summa kr.	6,530,000	6,740,000	6,662,000	6,430,000	4,262,000	5,324,000	4,821,000	5,420,000

*) Kostnadssummorna för alt. 1 a, 1 b och 1 c i ofvanstående tabell innefatta jämväl de 200,000 kronor, som skulle tillskjutas af Södertälje stad.

Vid bedömande af ofvanstående kostnader har kommissionen ansett böra bemärkas, att eventuellt vissa minskningar skulle kunna ernås genom hel eller delvis reducering i vissa poster, nämligen:

1:o, i alt. 3., i den till 300,000 kronor beräknade kostnadsökningen för 360-metersförkortningen vid Rönninge,

2:o, i alt. 4, i nyssnämnda 300,000 kronors post och i posten å 377,000 kronor för utvidgning af Södertälje nuvarande station,

3:o, i alt. 6 a och 6 b, i nyssberörda båda poster å 300,000 och 377,000 kronor samt posten å 250,000 kronor för kostnadsökning för förkortning vid Igelsta och med 200,000 kronor om bron vid Saltskogs-fjärden undvikas,

4:o, i alt. 7, i förenämnda poster å 300,000 och 377,000 kronor och posten å 334,000 kronor för Norra Södermanlands järnvägs anslutning. I detta alternativ skulle ytterligare kostnadsminskning med c:a 500,000 kronor kunna ske, om bron öfver Södertälje kanal sänktes till samma höjd som i alt. 4 och 6 b samt i den till 500,000 kronor beräknade kostnaden för marklösen, om vissa erbjudanden angående mark-upplåtelse m. m. antoges.

Beträffande frågan om kostnaderna för förvärfvandet af erforderlig mark meddelar kommissionen, att till kommissionen inkommit vissa villkorliga erbjudanden om markupplåtelse från dels Södertälje stadsfullmäktige, i fråga hvarom jag torde få hänvisa till nedanstående redogörelse för underhandlingarna med staden, samt dels direktionen för Södertälje kanalbolag. Sistnämnda erbjudande afser rätt att afgiftsfritt taga erforderlig mark och sidoschakt inom bolagets område, men torde jag ej närmare behöfva gå in härpå, då jag denna dag kommer att underställa Kungl. Maj:t frågan om statsinköp af kanalen.

Därjämte har ägaren af Igelsta gård, för den händelse nytt spår utlägges intill det nuvarande och i samband därmed Igelsta anhalt utvidgas till en håll- och lastplats för vanlig person- och godstrafik, förklarat sig villig att utan ersättning till statens järnvägar af honom tillhörig mark afstå intill 15,000 kvadratmeter, hvilken areal uppgifvits vara tillräcklig, dock under villkor vidare, att, om någon del af det nuvarande spåret öfver Igelsta egendom kommer att slopas, den sålunda frigjorda marken utan ersättning återfaller till egendomen, samt att med hänsyn till inteckningsförhållanden expropriationsformen användes för markafståendet och att kostnaden härför bestrides af statens järnvägar.

Emellertid har i tabellen icke hänsyn tagits till de sålunda gjorda erbjudandena, utan har kostnaden för markförvärf vid de sistnämnda

linjerna beräknats, efter som den kunde antagas komma att ställa sig vid expropriationsförrättning i vanlig ordning.

Beträffande Glasbergalinjen har för markförvärf upptagits samma beräkningar, som förut från järnvägsstyrelsen blifvit framlagda för denna linje.

I afseende på frågan om försäljning af sådan statsbanan tillhörig mark, som efter ombyggnaden kan blifva för statsbanornas egna behof öfverflödigt, har icke någon beräkning utförts, då härom först efter ombyggnadens fullbordande torde kunna föreligga närmare kännedom.

Trafikinkomster och driftkostnader för olika linjer.

Kommissionen har äfven låtit utföra beräkningar af de olika alternativens *trafikinkomster och driftkostnader*, dels genom två sakkunniga, trafikcheferna Ståhle och Bärnheim, och dels genom järnvägstaxekommitténs statistiker Norrman.

De två beräkningarna visa ganska skiljaktiga resultat. Beträffande trafikinkomsterna hafva de sakkunniga antagit, att dessa skulle blifva lika för de olika alternativen, statistikern åter, att de måste göras beroende af banlängden.

Beträffande driftkostnaderna ställa sig beräkningarna sålunda.

	Alt. 1.	Alt. 4.	Alt. 7.
De sakkunniga	469,000: —	432,000: —	407,000: —
Statistikern	304,700: —	303,400: —	292,200: —

De sålunda uppgifna skillnaderna bero närmast därpå, att vederbörande vid sina beräkningar ej utgått från enahanda förutsättningar, i det att Norrman räknat kostnaderna för erforderlig tågpersonal såsom konstanta, medan Ståhle och Bärnheim beräknat dessa kostnader vara till sin storlek beroende af banans större eller mindre längd.

Ifrågasatt ombyggnad af Södertälje kanal.

Då vid fråga om lämpligaste sträckningen af ifrågavarande järnvägslinje hänsyn måste tagas till möjligheten att utvidga nuvarande Södertälje kanal, har kommissionen ägnat denna fråga särskild uppmärksamhet. Kommissionen uttalar härvid, att det vore till stor fördel, om den planerade ombyggnaden eller nybyggnaden af Södertälje kanal kunde utföras i sammanhang med järnvägsomläggningen. Det har därför också inom kommissionen undersökts, huruvida ej järnvägsanläggningen skulle kunna ordnas på ett sådant sätt, att därigenom

kanalfrågans lösning kunde i största möjliga grad främjas. I sådant afseende hade alt. 4, 6 och 7 befunnits innebära stora fördelar, i det att man genom att för dessa alternativ taga erforderliga sidoschakt i södra kanalslântan, skulle kunna samtidigt med järnvägsanläggningen och utan särskild kostnad utföra afsevärd del af själfva kanalgräfningsen. Denna del af kanalgräfningsen utgjorde i det närmaste den utvidgning, som för 5,5 meters seglationsdjup skulle erfordras i de höga kanalslântorna ofvan strandlinjen å kanalsträckan mellan nuvarande järnvägsbron och Saltsjön vid Igelstaviken. Om något af nyssnämnda alternativ komme att väljas till utförande, syntes således i planen för detsamma om möjligt böra ingå, att erforderliga sidoschakt skulle tagas vid kanalslântorna, och utgjorde dessa för järnvägsalternativen 6 och 7 en något större kvantitet än för alternativ 4.

Vid sin utredning angående lämpligaste sträckningen för en ombyggd Södertälje kanal, har kommissionen, efter lämnade uppgifter öfver kanalens betydelse och nuvarande trafikfrekvens, förmått, att i till kommissionen afgifna yttranden åtskilliga af magistraterna i hamnstäderna vid Mälaren samt flera industriella verk i dess närhet ställt i utsikt en betydande trafikstegring, därest kanalen utvidgas.

Då härtill kommer den omständigheten, att säkerligen en afsevärd del af den sjöfart, som söderifrån ingår till Stockholm, skulle begagna sig af den kortare och tryggare vägen genom den utvidgade Södertälje kanalen, lär det vara uppenbart, att en utvidgad farled mellan Mälaren och Saltsjön vid Södertälje måste tillmätas en synnerligen stor betydelse såväl för industri och näringar i Mälarens uppland som äfven för hufvudstadens handel och sjöfart. Härtill kommer det gagn en utvidgad kanal vid Södertälje skulle kunna bereda för underlättandet af Mälarens länge åstundade reglering.

Beträffande de dimensioner, som kunna ifrågasättas vid kanalens utvidgning, har kommissionen ansett utbyggnad för fartyg om 4 meter djupgående såsom minimum och för ett fartygsdjup af 6,5 såsom maximum. Den fria bredden i broöppningen har föreslagits till 24 meter, hvilket ansetts tillräckligt äfven för den största af de ifrågasatta dimensionerna.

Hvad härefter angår de olika kanalsträckningar, som kunna ifrågakomma, har det enligt kommissionens mening legat närmast till hands att i första hand verkställa undersökning beträffande bibehållande af kanalens nuvarande hufvudsträckning. Detta alternativ betecknas i det följande med *Alt. I. Leden utefter den nuvarande kanalen.*

Då vidare af Södertälje stad en kanalled via Ström väster om den s. k. Vårdsholmen förut ifrågasatts, har härnäst ansetts böra ifrågakomma att undersöka detta alternativ, hvilket i det följande betecknas med *Alt. II. Strömsleden väster om Vårdsholmen.*

Dessa båda alternativ hafva en och samma sträckning närmast Mälaren, men skilja sig ett stycke norr om Maren.

Om det ej nu skulle kunna fastslås, hvilkendera af nämnda hufvudsträckningar, som är fördelaktigast, vore enligt kommissionens mening önskvärdt att kunna ordna järnvägsöfvergången så, att sedermera hvilkendera af dessa hufvudsträckningar som helst utan ändring af järnvägsöfvergången kunde utföras. Under dessa omständigheter vore det gifvetvis önskvärdt att flytta skiljepunkten mellan de båda kanalhufvudsträckningarna så mycket som möjligt åt söder eller åtminstone att förlägga lederna så, att de hade en gemensam punkt — som äfven borde ligga på den nuvarande kanallinjen — vid lämpligt broöfvergångsställe så långt som möjligt åt söder.

Då sistnämnda önskemål kan vinnas genom att kanalen via Ström drages öster om Vårdsholmen, har äfven ett dylikt alternativ af kommissionen undersökts samt betecknas i det följande med *Alt. III. Strömsleden öster om Vårdsholmen.*

Leden efter
nuvarande
kanalen.

Alt. I. Leden utefter den nuvarande kanalen följer med vederbörlig uträtning den nuvarande kanalleden från Mälaren till något norr om Maren. Där fortsätter den nya leden i nära sydöstlig riktning genom den här på östra sidan om Maren befintliga grusbanken. På lämpligt ställe i denna anordnas slussen. Efter passerandet af slussen utkommer leden i södra delen af Maren och återkommer här till närheten af den nuvarande kanalen, hvilken sedan med vederbörlig uträtning följes ända till Saltsjön (Igelstaviken). Å sistnämnda del af leden hafva tvänne alternativa detaljsträckningar undersökts med hänsyn till järnvägsalternativen 4, 6 och 7, nämligen ett alternativ (I a) med rak sträckning genom de i järnvägsalternativen 6 och 7 ingående broarna och ett alternativ (I b) med rak sträckning genom den i järnvägsalternativet 4 ingående bron. Ledens totala längd från nuvarande bottenhöjd — 2,6 i Mälaren till nuvarande bottenhöjd — 3,1 i Saltsjön utgör 2,96 km. Mötesplatser ordnas på båda sidor om och omedelbart intill slussen.

Strömsleden
väster om
Vårds-
holmen.

Alt. II. Strömsleden väster om Vårdsholmen, sammanfaller å den nordligaste en km. långa sträckan med leden utefter den nuvarande

kanalen och skiljer sig från denna något norr om Maren, där den viker mera åt väster. Efter passerandet af slussen, som här anordnas i närheten af, men något väster om och c:a 100 meter söder om slussläget i alt. I, genomgår leden Maren, passerar väster om Vårdsholmen och fortsätter vidare genom Saltskogsfjärden, Katthafvet och Strömsviken till nuvarande segelleden i Saltsjön. Sträckningen sammanfaller i hufvudsak med den af Södertälje stad ifrågasatta, dock med en del såsom önskvärda ansedda uträtningar. Ledens totala längd från nuvarande bottenhöjd — 2,6 i Mälaren till nuvarande bottenhöjd — 3,1 i Saltsjön utanför Strömsviken utgör 6,17 km.

Alt. III. Strömsleden öster om Vårdsholmen sammanfaller med den föregående leden utom på en sträcka af 2,14 km. längd från något norr om Maren till något Söder om Saltskogsfjärden. Å denna sträcka ligger ifrågavarande led midt för Maren något öster om leden utefter den nuvarande kanalen och har sin sluss belägen c:a 110 meter norr om slussen å sistnämnda led. Leden skär sedan leden utefter den nuvarande kanalen ungefär midt för Vårdsholmen och c:a 170 meter norr om den nuvarande järnvägsbron, fortsätter sedan i dalgången emellan Vårdsholmen och höjden å västra sidan om nuvarande kanalen söder om nuvarande järnvägslinjen. Den utmynnar i Saltskogsfjärden emellan Södertälje vagnfabriks och Södertälje verkstäders områden samt återförenas, som nämnt, med den västra Strömsleden strax söder om Saltskogsfjärden. Denna led blir 20 meter kortare än Strömsleden väster om Vårdsholmen och utrustas med mötesplatser på samma, resp. motsvarande ställen, som denna. Afstånden mellan mötesplatserna blifva sålunda praktiskt taget desamma som i leden II.

Strömsleden
öster om
Vårds-
holmen.

Då till arbetena för en förbättrad farled Mälaren—Saltsjön förbi Södertälje borde höra äfven de arbeten, som vid Linasund och Brandalsund erfordras, hafva äfven undersökningar för farledens framdragande å dessa ställen verkställts.

Arbeten vid
Linasund
och Brandalsund.

För undersökning af samtliga de ifrågavarande sträckningarna hafva grundliga jordborrningar verkställts, hvarjämte å sträckan Saltskogsfjärden—Strömsviken tvänne större undersökningsgrafvar upptagits till c:a 7 meters djup under m. v. y. Saltsjön. Såväl genom dessa undersökningar som af den speciella utredning, som verkställts af statsgeologen d:r Svenonius, har så fullständig kännedom om jordmånens beskaffenhet å ifrågavarande sträckor erhållits, att de därå

baserade kostnadsberäkningarna ansetts så tillförlitliga, att desamma kunna ligga till grund för ett definitivt bedömande af förhållandet emellan anläggningskostnaderna för de resp. alternativa kanalsträckningarna.

Ombyggnads-
kostnad för
Södertälje
kanal.

Totala kostnaden för ombyggnaden af Södertälje kanal jämte farlederna genom Linasundet och Brandalsund skulle belöpa sig

1:o för 6,5 meters seglationsdjup:

till 9,560,000 kronor enligt Alt. I a utefter nuvarande kanalen;

till 11,070,000 resp. 11,710,000*) kronor enligt Alt. II, Strömsleden väster om Vårdsholmen; och

till 11,530,000 resp. 12,260,000*) kronor enligt Alt. III, Strömsleden öster om Vårdsholmen.

2:o för 5,5 meters seglationsdjup:

till 7,640,000 kronor enligt Alt. I a utefter nuvarande kanalen;

till 8,610,000 resp. 9,080,000*) kronor enligt Alt. II, den s. k. Strömsleden väster om Vårdsholmen; och

till 9,210,000 resp. 9,730,000*) kronor enligt Alt. III, Strömsleden öster om Vårdsholmen;

3:o för 4,0 meters seglationsdjup:

till 6,055,000 kronor enligt Alt. I a utefter nuvarande kanalen

till 6,955,000 resp. 7,205,000*) kronor enligt Alt. II, den s. k. Strömsleden väster om Vårdsholmen; och

till 7,245,000 kronor resp. 7,505,000*) kronor enligt Alt. III, Strömsleden öster om Vårdsholmen.

Härvid är att märka, att i händelse järnvägen ombygges enligt någotdera af Alt. 4, 6 och 7, bör den del af kanalgräfningen, som skulle utföras utmed nuvarande södra kanalens höga sidoslänter, kunna uttagas såsom sidoschakt för järnvägsbyggnaden, och således kostnaden för kanalombyggnaden efter nuvarande leden, Alt. I, kunna reduceras med motsvarande belopp. Kostnaden för Alt. II kommer däremot att ökas med eventuell marklösen för Södertälje stad tillhörig mark, belägen mellan Saltskogsfjärden och Strömsviken (c:a 150,000 kvm.), såvida icke staden fritt upplåter denna mark, äfven om kanalen skulle utföras af annan än staden.

*) Det senare beloppet utgör kostnaden, beräknad efter ett högre å-pris för muddring i Strömsholmsleden.

Leden utefter den nuvarande kanalen ställer sig sålunda vid alla de undersökta seglationsdjupen afsevärdt billigare än *Strömsleden väster om Vårdsholmen* och denna led i sin ordning afsevärdt billigare än *Strömsleden öster om Vårdsholmen*. Dels på grund af kanallinjens längd, dels på grund af jordmånens beskaffenhet komma jämväl underhållskostnaderna för leden utefter den nuvarande kanalen att blifva afsevärdt lägre än för de båda Strömslederna. Vidare är att märka, att leden utefter den nuvarande kanalen medför den för sjöfarten kortaste och sålunda mest tidsbesparande kanalsträckningen; för ett fartyg, som i öppet vatten framgår med en fart af 8 knop och i kanal med en fart af 3 knop, hvilka hastigheter ungefärligen torde motsvara de normala förhållandena för större fartyg, blir tidsvinsten resp. 18 minuter, allt efter som leden genom Strömsviken dimensioneras som kanal eller öppen farled.

På grund däraf anser kommissionen vara ådagalagdt, att, *då farleden emellan Mälaren och Saltsjön vid Södertälje skall ombyggas, detta bör ske utefter den nuvarande kanalen.*

En dylik anordning af den förbättrade farleden gäfv e ock större möjligheter till ordnande af en central hamn för Södertälje i Maren än en strömsled väster om Vårdsholmen, hvilken sistnämnda led skulle lämna föga hamnutrymme öfrigt i Maren och för öfrigt framdragas genom Södertälje nuvarande bangård, hvilken sistnämnda omständighet gifvetvis skulle afsevärdt försvåra dess genomförande. Då vidare åtskilligt och välbeläget hamnutrymme utan alltför stora kostnader kunde erhållas utmed Igelstaviken, syntes det äfven ur Södertälje stads synpunkt vara fördelaktigast, om kanalen ombyggdes utefter sin nuvarande sträckning.

Beträffande kanalutvidgningens betydelse för *Mälarens reglering*, har utredning verkställt af civilingenjören H. Lennander och lärer därigenom vara ådagalagdt, att genom tillämpande af erforderlig regleringsplan för vattentappningen genom den utvidgade kanalen skulle under vissa förhållanden i afsevärda delar ernås de resultat, som afsetts med omförmälda Mälarreglering.

Då kommissionen slutligen gått att uttala sig angående de olika järnvägslinjernas lämplighet, har kommissionen först utmönstrat, förutom alternativ 2 och alternativ 5, äfven alternativ 3 eller Marenlinjen.

Samman-
fattning af
kommissionens
utlåtande.

Glasbergalinjen.

Såsom sammanfattning af sitt utlåtande har kommissionen därefter yttrat följande:

»Hvad till en början beträffar Glasbergalinjen, som är afsevärdt längre och uti anläggning betydligt kostsammare än hvarje annan ifrågasatt linje, erbjuder denna likväl fördelarna af att Södertälje stad därigenom skulle komma i omedelbar förbindelse med hufvudbanan samt att stadens trafik skulle kunna besörjas med endast en station och utan pendelbana. Emellertid vill kommissionen uttala såsom sin uppfattning, att frågan om denna linjes utförande numera med skäl torde få anses befinna sig i ett nytt läge.

Enligt 1910 års riksdagsbeslut skulle banan föras på fast bro å segelfri höjd öfver Södertälje kanal, och afsågs i detta beslut en bro med 26 meters fri höjd öfver Mälarens medelvattenyta, hvilken höjd då betecknades såsom ur sjöfartens synpunkt fullt tillfredsställande.

Emellertid har i förenämnda af vederbörande ämbetsverk och myndigheter afgifna yttranden fastslagits, att en *fast* bro på 26 meters höjd ej kan med hänsyn till sjöfartens kraf eller ur sjömilitär synpunkt anses tillfredsställande, och de af kommissionen i sådant afseende föranstaltade utredningar, för hvilka här ofvan redogjorts, hafva utvisat, att en dylik bro ej ens lämnar fri passage åt alla fartyg, hvilka för närvarande passera kanalen.

Vidare var, förutom kostnadsfrågan, ett af hufvudskälen för Glasbergalinjens antagande vid 1910 års Riksdag tvifvelsutan att söka i det förhållandet, att densamma såsom korsande Södertälje kanal norr om slussen ej på något sätt lade hinder i vägen för den ifrågasatta nybyggnaden af kanalen å sträckan från Maren till Strömsviken.

De undersökningar och utredningar i fråga om kanalens ombyggnad, för hvilka förut redogjorts, hafva emellertid bibrakt kommissionen den bestämda uppfattning, att en ombyggnad af kanalen till större dimensioner i någon annan sträckning än efter den nuvarande kanaleden ej kan vara att förorda; och har härmed, vill det synas kommissionen, detta eljest tungt vägande skäl för Glasbergalinjen förfallit.

Frågan om järnvägens framdragande i denna trakt beröres, såsom förut antydts och såsom också framgår af densammas föregående behandling, af många och viktiga intressen utöfver dem, om hvilka häröfvan förmäls.

De verkställda utredningarna hafva emellertid gifvit vid handen, att *icke någon* linje lär vara att finna, som till fullo kan tillfredsställa samtliga dessa i vissa afseenden mot hvarandra stridande intressen,

utan torde frågan endast kunna lösas genom att man söker finna en linje, som på bästa sätt tillgodoser de viktigaste intressena.

Hvad i sådant afseende är af beskaffenhet att påfordra synnerligt beaktande är enligt kommissionens mening krafvet på minsta möjliga anläggningskostnad samt angelägenheten af att bandelen må gifvas så liten väglängd som möjligt.

Båda dessa kraf uppfyllas af alt. 4 och 7.

Hvad alt. 6 åter angår erbjuder detta i vissa afseenden samma fördelar som alt 4, men då det är förenadt med betydligt större anläggningskostnad och därjämte med afseende å stationens läge ställer sig ofördelaktigare för Södertälje stad, har kommissionen icke ansett detta alternativ böra komma under vidare ompröfning.

1909 års
Strömlinje.

Alt. 4 eller linjen öfver Vårdsholmen är icke mindre än 2,023 meter kortare än Glasbergalinjen och 191 meter kortare än nuvarande sträckningen, och dess anläggningskostnad uppgår enligt de af kommissionen föranstaltade beräkningar, hvarvid emellertid icke tagits hänsyn till förenämnda erbjudande från Igelsta samhälle, icke till mera än 4,262,000 kronor eller 2,068,000 kronor mindre än för Glasbergalinjen, sådan kostnaden beräknats för denna linje utan att därvid hänsyn tagits till Igelsta trafikbehof. Den har därjämte den beaktansvärda fördelen, att dess utförande är ägnadt att underlätta och befrämja kanalfrågans lösning, på så sätt nämligen, att denna linje lämnar möjlighet att genom tagande af erforderliga sidoschakt i kanalslätten samtidigt med järnvägsanläggningen och utan särskild kostnad utföra stor del af själfva kanalgräfningen.

Linjen öfver
Vårdsholmen.

Södertälje stads önskemål att få sina trafikförhållanden förbättrade genom erhållande af omedelbar förbindelse med hufvudbanan tillgodoses visserligen icke af denna linje, utan blifva dessa förhållanden i viss mån försämrade till följd däraf, att Saltskogs station kommer att flyttas 700 meter längre från staden. De fördelar, linjen erbjuder, hafva dock synts kommissionen vara af så pass stor betydelse, att kommissionen, därest Riksdagen anser sig böra frånträda det år 1910 fattade beslutet om Glasbergalinjens utförande, finner den vara af beskaffenhet att böra komma under pröfning.

I ett afseende kan emellertid en beaktansvärd erinran göras mot denna linje.

Med hänsyn till beskaffenheten af den bro, hvarpå den föres öfver

kanalen, tillgodoser linjen mindre väl angelägenheten af att järnvägs- och kanaltrafiken må göras i största möjliga grad oberoende af hvarandra. Bron, som är afsedd att få en fri höjd af 20 meter öfver högsta vattenytan, kan nämligen, till följd af terrängförhållandena, icke utan en högst väsentlig kostnadsökning förläggas högre och måste därför, jämförd med en bro på 26 meters höjd, relativt ofta öppnas för genomsläppande af kanaltrafiken, hvilket åter kan i viss mån verka störande på järnvägstrafiken. Bron motsvarar sålunda icke de af *järnvägsstyrelsen* i dylikt afseende ur statsbanedriftens synpunkt uppställda fordringar.

Då nu emellertid resultatet af de utaf kommissionen föranstaltade utredningarna, hvilket ej förelåg vid tiden för inhämtandet af järnvägsstyrelsens berörda yttrande, synts kommissionen ställa i utsikt, att en fri brohöjd af 20 meter dock skulle visa sig tillfredsställande, har kommissionen velat lämna järnvägsstyrelsen tillfälle att afgifva yttrande, huruvida en så beskaffad bro kunde vara ur statsbanedriftens synpunkt tillfredsställande. Efter under hand gjord förfrågan, huruvida ett sådant yttrande vore att förvänta vid eventuell framställning därom, har kommissionen emellertid fått det svar, att styrelsen icke ansåge sig böra afgifva något sådant, »innan saken i sin helhet föreläge».

Kanaldirektionen åter har redan förut uttalat sin önskan, att bron icke måtte få lägre fri höjd än 26 meter samt att den äfven på denna höjd måtte göras rörlig.

Linjen öfver
Näset och
Ström.

Hvad därefter angår alt. 7 eller linjen öfver Ström och Näset, synes denna vara af beskaffenhet att kunna tillgodose de olika intressena på ett sådant sätt, att den må kunna förordas till utförande.

Denna linje är 2,534 meter kortare än Glasbergalinjen, 511 meter kortare än alt. 4 samt 702 meter kortare än nuvarande sträckningen.

Hvad anläggningskostnaden beträffar uppgår denna enligt kommissionens beräkningar, hvarvid emellertid icke tagits hänsyn till eventuella kostnadsminskningar till följd af de utaf Södertälje stad m. fl. gjorda erbjudanden, till 5,420,000 kronor, och öfverstiger således med 1,158,000 kronor kostnaden för alt. 4, men understiger med 910,000 kronor kostnaden för Glasbergalinjen.

Då den föres öfver kanalen å rörlig bro på 26 meters fri höjd öfver högsta vattenytan, är den dessutom också af beskaffenhet att på ett bättre sätt tillgodose intresset af att statsbanetrafiken och kanaltrafiken må göras i möjligaste mån oberoende af hvarandra.

Hvad här ofvan beträffande alt. 4 anförts om att genom det samma kanalfrågans lösning kunde befrämjas och befordras, gäller i ännu högre grad om alt. 7, då sidoschakten vid detta alternativ äro större.

Hvad slutligen Södertälje stads intresse angår, tillgodoses, enligt hvad från stadens sida gjorts gällande, jämväl detta i viss mån bättre af alt. 7 än af alt. 4, då stationen å Näset kommer att ligga fördelaktigare i förhållande till staden än motsvarande station å alt. 4. Stadens representanter hafva också i det erbjudande i fråga om afstående af mark, som från stadsfullmäktige i Södertälje blifvit till kommissionen öfverlämnadt, själfva förklarat sig föredraga denna sträckning framför öfriga ifrågasatta, med undantag för Glasbergalinjen.

Äfven i fråga om alt. 7 kan emellertid i visst afseende erinran göras.

Förenämnda af Södertälje stad gjorda erbjudande är nämligen bundet vid vissa villkor i fråga om blifvande förändring af bron öfver Strömsbäcken till rörlig m. m., hvilka torde vara af beskaffenhet att i framtiden kunna vålla afsevärd ökning i kostnaderna för denna linje och på den grund äro ägnade att ingifva åtskilliga betänkligheter. I detta afseende är kommissionen dock af den uppfattning, att Södertälje stad genom den vid detta alternativ planerade stationen på Näset skulle vinna så betydliga fördelar i fråga om stegrade markvärden m. m., att en för staten väsentligt förmånligare uppgörelse i sådant afseende, än det gjorda erbjudandet ställer i utsikt, helt visst läser kunna åvägabringas vid ytterligare förhandlingar med Södertälje stad, hvilka det dock icke torde tillkomma kommissionen att slutföra. Kommissionen tillåter sig att i sådant afseende erinra särskildt om önskvärldheten att fri mark erhålles samt att staten ej tillförbindes några åtaganden ifråga om framtida ändringar af bron öfver Strömsbäcken.

Kommissionen är också i tillfälle meddela, att kommissionen underhand erfarit, att från Södertälje stad äro att förvänta erbjudanden, ägnade att bestyrka denna kommissionens uppfattning.»

Med stöd af hvad sålunda anförts har kommissionen såsom sin mening uttalat, att alt. 4 och 7 äro att föredraga framför Glasbergalinjen, men att alt. 7 erbjuder större företräden än alt. 4 under förutsättning att en för staten tillfredsställande uppgörelse kan träffas med Södertälje stad.

Kommissionens slutomdöme.

**Statsinköp
af Södertälje kanal.**

Såsom jag från början framhållit, är förhållandet till Södertälje kanal af väsentlig betydelse för valet mellan de olika linjerna. Då det syntes lämpligt att undersöka, huruvida ej den lyckligaste lösningen skulle erhållas genom statsinköp af kanalen, har jag med Kungl. Maj:ts tillstånd tillkallat sakkunniga för utredning i sådant hänseende äfvensom, i händelse förvärf af kanalen icke ansåges böra ske, för underhandling med kanalbolaget angående nyttjandet af viss bolagets egendom.

Resultatet af denna utredning är framlagdt i det förslag angående inköp af kanalen, hvilket jag denna dag kommer att underställa Kungl. Maj:t, och till hvilket jag alltså tillåter mig att hänvisa.

De af kommissionen förordade alternativen nr 4 och 7 voro i viss mån beroende af uppgörelse med Södertälje stad samt alternativ nr 7 jämväl af förhållandet till Norra Södermanlands järnväg. För underhandling med staden och Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag har jag af Kungl. Maj:t bemyndigats att likaledes tillkalla sakkunniga, och skall här nedan närmare redogöras för dessa förhandlingar och resultaten däraf.

**Underhandlingar med
Södertälje stad.**

Hvad då först beträffar förhållandet mellan järnvägssträckningen och Södertälje stad ber jag att få erinra om, att 1910 års beslut angående Glasbergalinjens utförande fattades under förbehåll af kostnadsfri upplåtelse af mark och kontant bidrag af staden Södertälje, Södertälje kanal- och slussverks aktiebolag och C. F. Liljevalchs stärbhus enligt afgifna förbindelser.

Stadsfullmäktige i Södertälje hade nämligen erbjudit sig att, därest antingen den s. k. Glasbergalinjen eller den s. k. Södertäljelinjen öfver Igelsta (Igelstalinjen) komme till utförande, till nämnda förslags realiserande bidraga med kostnadsfri upplåtelse af all staden tillhörig mark, som för ändamålet erfordrades, äfvensom ett kontant belopp af 200,000 kronor. Värdet af marken skulle uppgå enligt uppgift, om Glasbergalinjen komme till utförande, till 317,176 kronor 35 öre samt, om Södertäljelinjen komme till utförande, till 274,469 kronor, därvid stadens mark dock endast upptagits till taxeringsvärdet. Ofvanstående erbjudande gjordes emellertid från stadsfullmäktiges sida beroende af följande villkor, nämligen:

1:o) att, hvilkendera af linjerna som än komme till utförande, en hållplats anlades på stadens östra område så nära kanalen som möj-

ligt, samt att en större gods- och personstation förlades å de s. k. Ekenbergiska gårderna väster om kanalen;

2:o) att den nya järnvägslinjen framdroges så, att den ej lade hinder i vägen för stadens allmänna kommunikationer; samt

3:o) att definitivt beslut i ämnet fattades vid 1910 års riksdag.

Till Södertäljekommissionen afläto stadsfullmäktige i Södertälje en skrifvelse af hufvudsakligen följande innehåll.

Stadsfullmäktiges skrifvelse till Södertäljekommissionen.

Det som »Alt. I» betecknade förslaget utgjordes af den utaf 1910 års Riksdag beslutade s. k. Glasbergalinjen med hufvudstation å de af järnvägsstyrelsen inköpta Ekenbergiska gårderna å stadens västra område i närheten af Södertälje nuvarande järnvägsstation samt med en hållplats omedelbart öster om begravningsplatsen å stadens östra område. Denna järnvägslinje erbjöde Södertälje stad den stora fördelen, att staden komme i direkt förbindelse med stambanan samt erhöile en centralt belägen hållplats å stadens östra område. De nuvarande järnvägsförhållandena med hufvudstationen förlagd vid Saltskog på omkring 1,3 kilometers afstånd från staden och med ett bispår ned till Södertälje järnvägsstation hade länge varit olidliga och gjort det till ett önskemål att erhålla station vid hufvudlinjen. Glasbergalinjen vore vidare fördelaktig för staden därutinnan, att den icke såsom nuvarande järnvägslinjen korsade den industrikanal Strömsviken—Maren, hvilken staden hade för afsikt att successivt utföra och hvartill förslag uppgjorts af kaptenen vid väg- och vattenbyggnadskåren H. G. Torulf. Därtill komme, att Glasbergalinjen vore af synnerligen stor vikt och betydelse för Södertälje kanal, bland annat därigenom, att den lämnade möjlighet öppen, att vid en utvidgning eller ombyggnad af kanalen, hvilken vore synnerligen behöflig, välja antingen den nuvarande vägen eller linjen Strömsviken—Maren, om denna skulle visa sig mera fördelaktig.

Då Glasbergalinjen i hög grad tillgodosåge Södertälje kanals intressen och möjligheterna för kanalens utvidgning och ombyggnad, vore det gifvet, att äfven detta förhållande indirekt blefve till fördel för Södertälje stad.

Utförandet af Glasbergalinjen skulle, enligt stadsfullmäktiges förmenande, medföra ett betydligt uppsving för Södertälje stad. Inflyttningen till staden af såväl industri som enskilda personer skulle med säkerhet ökas, handelsomsättningen betydligt stiga och staden efter allt att döma gå till mötes en synnerligen liffig utveckling.

Med hänsyn till de fördelar, Glasbergalinjen direkt och indirekt bereder Södertälje stad, hade staden för erhållande af denna linje gjort ofvan omförmälda erbjudanden. Stadsfullmäktiges beslut om dessa betydande uppoffringar hade varit enhälliga.

Stadsfullmäktige framhålla därefter de fördelar Glasbergalinjen skulle medföra för det allmänna genom Södertälje stads uppblomstring och därmed följande ökning af statens järnvägars trafikinkomster.

Vid jämförelse mellan Glasbergalinjen och de öfriga linjer, som vore föremål för kungl. kommissionens behandling, hade stadsfullmäktige funnit, att icke någon af dessa linjer erbjöde sådana fördelar, som vunnas med Glasbergalinjen. På grund häraf hafva stadsfullmäktige uttalat sin förhoppning, att 1911 års riksdags beslut om uppskof med byggande af Glasbergalinjen icke skall efterföljas af ett beslut om upphäfvande af denna linje, utan att densamma snarast möjligt måtte komma till utförande.

Efter erinran om att stadsfullmäktiges uppoffringar för erhållande af Glasbergalinjen godkänts såväl af Kungl. Maj:t som 1910 års riksdag, hvarmed det kunde ifrågasättas, huruvida icke härigenom mellan statsmakterna och Södertälje stad kommit till stånd ett aftal om utförande af Glasbergalinjen, hvilket aftal ej kunde ensidigt af den ena parten upphävas, i hvarje fall icke utan godtgörelse för den skada, som kunde uppkomma genom en förändring, hafva stadsfullmäktige omförmäلت, att staden i anledning af beslutet om Glasbergalinjen under hösten 1910 börjat uppföra en samskolebyggnad å stadens östra område i närheten af den där planerade hållplatsen. Beslutet om utförande af denna samskolebyggnad, som beräknades vara färdig hösten 1912 och kosta 370,000 kronor, fattades den 14 september 1910. För den händelse Glasbergalinjen och den därmed förenade östra hållplatsen icke skulle komma till utförande, lede staden en betydlig förlust genom att hafva förlagt skolan till en från järnvägsstation allt för aflägsen plats. Detta vore en stor olägenhet, då staden för denna skola räknat på många elever från närmast omgifvande landsbygd, särskildt i riktning mot Stockholm, hvars skolor som bekant vore öfverfyllda af elever. Äfven i andra afseenden hade staden vidtagit dispositioner af hänsyn till Glasbergalinjen, särskildt beträffande stadsplanen, hvilka dispositioner medfört ej obetydliga kostnader.

Sedan stadsfullmäktige därefter anført, att kostnaderna för Glasbergalinjen möjligen kunna ej obetydligt nedbringas vid expropriation samt att vid förflyttande af Södertälje station till Ekenbergsska gårderna

det nuvarande stationsområdet åtminstone delvis torde kunna af statens järnvägar försäljas för afsevärdt belopp, hafva stadsfullmäktige slutligen framhållit, att staden genom inköp af mark sökt nedbringa kostnaderna för Glasbergalinjen och ingalunda förorsakat ökade markkostnader.

Ehuru stadsfullmäktige sålunda finna det med »Alt. I» betecknade förslaget vara att föredraga framför alla öfriga nu föreliggande förslag till ordnande af ifrågavarande stambanelinje, hafva stadsfullmäktige dock uttalat sig äfven om öfriga af kommissionen framlagda förslag.

Till en början ville stadsfullmäktige då göra gällande, att mot hvarje förslag, som — i likhet med »Alt. III» — förlägger Södertälje hufvudstation på östra sidan om kanalen, måste från stadens sida inläggas en bestämd gensaga. Då den ojämförligt öfvervägande delen af stadens befolkning är bosatt på västra sidan om kanalen, då vidare så godt som all stadens handel och industri är dit förlagd och då slutligen gatukommunikationerna öfver kanalen redan under nuvarande förhållanden måste anses i högsta grad otillfredsställande och svårligen låta sig i någon afsevärd mån förbättras utan att lägga hinder i vägen för kanaltrafiken, torde det ligga i öppen dag, hvilka olidliga kommunikationsförhållanden skulle skapas för staden genom hufvudstationens förläggande å kanalens östra sida. Stadsfullmäktige tveka ej att påstå, det en dylik anordning skulle för Södertälje stads utveckling betyda en afgjord tillbakagång, från hvilken staden säkerligen ej på lång tid skulle kunna återhämta sig.

Af dessa skäl måste det som »Alt. IV» betecknade underkännas af stadsfullmäktige redan på den grund, att det ur Södertälje stads synpunkt sedt vore en försämring af de nuvarande anordningarna, af hvilka staden hade en så lång och sorglig erfarenhet. Ännu mindre kunde stadsfullmäktige godkänna »Alt. VI», hvars antagande likaledes skulle i flera afseenden medföra en försämring af stadens järnvägsförbindelser utan att erbjuda förmåner, tillräckliga att uppväga nackdelarna.

Däremot skulle staden under vissa förutsättningar kunna acceptera det med »Alt. VII» betecknade förslaget eller den s. k. Näslinjen. Visserligen måste staden, därest detta alternativ komme till utförande, definitivt uppgifva sina så länge närda förhoppningar på att komma i direkt förbindelse med stambanan. Vidare måste utsikterna för en ombyggnad af Södertälje kanal såsom genomgångskanal på sträckningen Strömsviken—Maren afsevärdt minskas, såvida ej planerna på en sådan kanal rentaf komme att för alltid förfalla. Om staden likväl, för den händelse kommissionen icke kunde biträda Glasbergalinjen, skulle kunna acceptera

»Alt. VII», skulle detta vara under den förutsättning att, med antagande af detta förslag, Södertälje kanals utvidgning och ombyggnad enligt den nuvarande sträckningen komme att blifva delvis påbörjad under den allra närmaste framtiden, i det att sidotag för järnvägsanläggning skulle kunna uttagas enligt kanalbolagets medgifvande utmed de nuvarande höga kanalbankarna i södra kanalen, samt likaledes i samband med järnvägsanläggningen staden utan några kostnader komme att erhålla en kaj utmed stationsplanet vid Maren. De fördelar, som under antydda förutsättningar skulle beredas staden, syntes stadsfullmäktige vara af beskaffenhet att i någon mån uppväga de olägenheter, som talade mot detta förslag, äfvensom utgöra någon ersättning för hvad staden förlorat genom att icke erhålla Glasbergalinjen.

För den händelse således Riksdagen skulle finna sig ej böra vidhålla sitt år 1910 fattade beslut om ifrågavarande stambanelinjes utförande i enlighet med den s. k. Glasbergalinjen, förklarade sig stadsfullmäktige likväl härigenom afstå från alla anspråk på ersättning från staten med anledning af att sagda linje ej komme till utförande, under vissa förutsättningar och villkor.

De nämnda förutsättningarna och villkoren återfinnas i bilaga 1, som torde få vidfogas detta protokoll.

Efter underhandlingar mellan de af mig tillkallade sakkunniga och ombud för staden hafva dessa uppgjort ett förslag till aftal mellan Kungl. Maj:t och Kronan samt staden, hvilket under beteckning bilaga 2 torde få åtfölja detta protokoll.

Sakkunniga.

Angående detta förslag anföra de sakkunniga i skrifvelse den 31 januari 1912, hvarmed förslaget öfverlämnats, bland annat, följande:

Genom de af staden gjorda utfästelserna har ernåtts säkerhet för, att behöfliga markförvärf för stambaneombyggnadens utförande enligt alternativ 7 öfver Näset skall kunna erhållas delvis kostnadsfritt, delvis för ett pris af 50 öre per kvadratmeter och delvis för ett pris af en krona för kvadratmetern i stället för efter det i Södertäljekommissionens kostnadsberäkningar upptagna priset 2: 50 kronor för kvadratmeter. Tillika har erhållits bekräftelse på, att Södertälje stad numera icke allenast icke motsätter sig stambaneombyggnadens utförande enligt alternativ 7, utan fastmer anser detta alternativ vara af sådan beskaffenhet, att staden är villig att i sin mån bidra till en för företaget lämplig kostnadsbegränsning.

Innebörden i de af staden uppställda villkoren hafva de sakkunniga sammanfattat sålunda

a) att för arbetets utförande skall lända till efterrättelse af Södertäljekommissionen förordade alternativ 7 med bro på lägst 26 meters fri höjd och närmare angifvande af plats för stationsbyggnaderna,

b) att all för banvallens och stationsplanens bildande å sträckan Igelsta—Ström erforderlig sidoschakt tages utefter södra kanalen i enlighet med ett af Södertälje kanal- och slussverksaktiebolag den 19 oktober 1911 gjordt medgifvande,

c) att ombyggnaden af Södertälje nuvarande station utföres på visst angifvet sätt,

d) att bron vid Ström utföres med minst 20 meters spann och att öster därom anordnas en 10 meter bred vägport,

e) att ersättning för flyttning eller värdeförminskning å staden tillhöriga husbyggnader vid Ström skall utgå enligt uppskattning af godemän,

f) att den växande skog, som befinnes å den för järnvägsanläggningen af staden upplåtna marken, skall tillfalla staden och upphuggas enligt stadens anvisning,

g) att den statsbanan tillhöriga mark, som upptages af nuvarande statsbanan å sträckan från svängbron till vägporten för Norra Södermanlands järnväg, skall för stadsplanens ordnande å denna plats kostnadsfritt öfverlämnas till Södertälje stad, sedan den nya järnvägslinjen öppnats för allmän trafik och nuvarande statsbanedel ej längre blir för stambanans behof erforderlig, samt slutligen

h) att stambaneombyggnaden enligt alt. 7 blir beslutad vid innevarande års riksdag.

Vid bedömandet af dessa och öfriga af Södertälje stad sålunda uppställda villkor hafva de sakkunniga funnit, att desamma med hänsyn till de i detta speciella fall rådande förhållanden kunna af staten godtagas, och att deras uppfyllande icke bör medföra kostnader utöfver dem, som i Södertäljekommissionens beräkningar upptagits för motsvarande poster.

Beträffande särskildt den under b) upptagna bestämmelsen om, att erforderliga sidotag skulle uttagas ur de lågt liggande kanalslänterna, så skulle den möjligen, framhålla de sakkunniga, kunna framkalla påståenden om, att kostnadsförhöjning häraf skulle kunna vållas, men att så icke bör blifva fallet, kunde anses styrkt, dels däraf, att Södertäljekommissionens kostnadsberäkning var utförd under denna förutsättning, dels därigenom, att visshet erhållits om, att den möjligheten föreligger att få större delen af terrasseringsarbetet för alt. 7 verkställdt enligt berörda

arbetsplan och med uttagande af omförmälda kanalslänter för en kostnadssumma, som skulle afsevärdt understiga det i kommissionens kostnadsberäkningar angifna beloppet.

Ej heller syntes de under c) och d) härofvan omförmälda fordringarne rörande ombyggnaden af Södertälje nuvarande station och utförandet af bron vid Ström med tillhörande vägport vara af beskaffenhet att medföra kostnadsförslaget öfverskridande.

Då ej heller öfriga af Södertälje stad uppställda villkor syntes de sakkunniga oantagliga, hafva de tillstyrkt köpekontraktets godkännande, för det fall att ombyggnaden af statsbanan mellan Rönninge och Ström pröfvades böra ske enligt det af Södertäljekommissionen framlagda alt. 7 med sträckning öfver Näset.

Beträffande kostnaderna för terrasseringsarbetena för alt. 7 får jag tillfälle längre fram uttala mig i sammanhang med omförmälade af infordrade entreprenadanbud.

Järnvägs-
styrelsen.

Järnvägsstyrelsen, som den 30 mars 1912 afgifvit utlåtande i ärendet, yttrar till en början beträffande de olika punkterna i det med staden uppgjorda förslagskontraktet följande:

Punkt a) Kostnaden för den areal af 126,000 kvadratmeter, som staden åtager sig att öfverlämna mot en godtgörelse af 1 krona per kvadratmeter eller således 126,000 kronor, är af kommissionen upptagen till ett pris af 2 kronor 50 öre per kvadratmeter eller 315,000 kronor, hvadan beträffande denna areal kostnaden blefve 189,000 kronor mindre än den beräknade.

Punkt b) Kostnaden för i denna punkt afhandlade område, utgörande 22,000 kvadratmeter, är af kommissionen upptagen äfvenledes efter ett pris af 2 kronor 50 öre per kvadratmeter till ett belopp af 55,000 kronor, men då området af staden skulle öfverlämnas för ett pris af 50 öre per kvadratmeter blefve statsverkets kostnad för detta område 11,000 kronor eller 44,000 kronor mindre än den beräknade.

Punkt 1) Det i denna punkt afsedda området, utgörande 2,880 kvadratmeter, är likaledes af kommissionen beräknadt efter ett pris af 2 kronor 50 öre per kvadratmeter, men då staden nu skulle afstå detta utan ersättning, uppstår en kostnadsminskning af 7,200 kronor.

Punkt 2) Mot denna punkt anser sig styrelsen böra göra den erinran att, då köpeskillingen erlägges, staden bör vara skyldig öfverlämna icke endast »befintliga» åtkomsthandlingar, så som i det föreslagna köpekontraktet förutsättes, utan alla de åtkomsthandlingar, som

erfordras för att statsverket skall kunna erhålla lagfart på samtliga från staden förvärfvade områden.

Punkt 3) Ingen erinran.

Punkt 4) Beträffande denna punkt anser sig styrelsen böra erinra, att enligt den skiss till klaffbro i alternativ 7, som åtföljer kommissionens utlåtande, brons underkant är förlagd på 26,0 meter öfver en högvattenyta, som är angifven till + 4,4 meter öfver Stockholms slussströskel, under det att denna högvattenyta nu i förslagskontraktet är angifven till + 4,7 meter. Då räls underkant i båda fallen ligger på 31,6 meter öfver nämnda slussströskel, skulle disponibla konstruktionshöjden minskas från 1,2 meter till 0,9 meter, om högvattenytan skall beräknas på sätt i förslagskontraktet angifves. Enär detta ur konstruktionssynpunkt skulle medföra afsevärda olägenheter samt Saltsjöns normala högvattenyta är den ofvan angifna, + 4,4 meter, och högre vattenstånd endast förekommer i undantagsfall, håller styrelsen före att, med bibehållande af räls underkant på en höjd af 31,6 meter öfver nämnda slussströskel, konstruktionshöjden bör fixeras till högst 1,2 meter, hvarvid brons underkant kommer att ligga minst 26 meter öfver den normala högvattenytan i Saltsjön, belägen såsom nyss angifvits på en höjd af + 4,4 meter öfver Stockholms slussströskel. Vidare är att märka, att kostnad för den i denna punkt omnämnda fria gångbauan vid brons sida icke är upptagen i kommissionens kostnadsberäkningar, hvadan för densamma uppstår en kostnadsökning, som styrelsen anser böra upptagas till 8,000 kronor.

Punkt 5) Ingen erinran.

Punkt 6) I den af kommissionen angifna kostnaden för ombyggnad af Södertälje station på dess nuvarande plats — 377,200 kronor — ingår icke kostnad för nytt stationshus utan endast för ändring af det befintliga, för hvilket ändamål äfvensom för anordnande af en ändplattform upptagits ett belopp af 30,000 kronor. Det synes styrelsen uppenbart, att om, såsom i förslaget till köpekontrakt förutsättes, nytt stationshus skall uppföras med fasad, vettande mot badhotellet, och förlagdt på sådant sätt att framför detsamma erhålles tillräcklig vändplan mot gatan, afsevärdt högre kostnader böra för ändamålet upptagas. Med hänsyn, bland annat, till det i betraktande af de kringliggande byggnaderna mycket fordrande läge, som detta nya stationshus skulle få, anser styrelsen, att för detsamma med tillhörande ändplattform icke lägre kostnad bör beräknas än 80,000 kronor, sålunda 50,000 kronor mera än förut beräknats eller, med tillägg af 10 % för oförutsedda utgifter, 55,000 kronor. Dessutom kräfvdes, att statsverket för ändamålet förvärfvar ett

staden tillhörigt område, å hvilket för närvarande finnes uppförd en ekonomibyggnad för det närliggande stadshotellet. Kostnaderna för förvärf af nu nämnda område, uppförande på annat ställe af ekonomibyggnad för hotellets räkning äfvensom för bildande af omtalade vändplan mot gatan kunna icke beräknas till lägre belopp än sammanlagdt 27,000 kronor, hvadan alltså genom de under denna punkt ifrågasatta anordningarna kostnadsökning uppstår med 82,000 kronor utöfver hvad som af kommissionen beräknats för ombyggnad af Södertälje station.

Punkt 7) I denna punkt fordras, bland annat, att vid bygandet af den nya stationen på Näset stationshus och godsmagasin skola förläggas »så långt norrut som möjligt». Styrelsen har sig visserligen icke bekant, hvilket läge, som vid de med staden förda underhandlingarna varit tänkt för nämnda byggnader, men lär det varit ifrågasatt, att byggnaderna skulle förläggas vid bangårdens norra ända. Då emellertid särskildt med hänsyn till det jämförelsevis stora antal plattformar, afsedda för omstigning mellan tåg i olika riktningar, som komme att erfordras vid denna station, enligt styrelsens förmenande en tillfredsställande stationsanordning med tillräckliga utvecklingsmöjligheter icke kan erhållas med mindre stationshuset förläggas ungefär vid stationens midt med plattformar anordnade såväl norr som söder om stationshuset, anser styrelsen det i detta afseende uppställda villkoret icke kunna godtagas, försåvidt det skall anses lägga hinder i vägen för stationshusets förläggande på plats, som styrelsen anser vara lämpligast.

Vidare är i denna punkt den fordran uppställd, att stationen på Näset skall medelst särskilda spår förenas, förutom med Södertälje station, äfven med hamnspåret till Södertälje uthamn. Någon kostnad för hamnspårets indragande till stationen å Näset är emellertid icke af kommissionen beräknad. Detta förbindelsespår skulle kräfva jämförelsevis dyrbara anläggningskostnader, af styrelsen beräknade till 88,340 kronor med tillägg af c:a 10 % af däri ingående arbeten för oförutsedda utgifter m. m. eller tillsammans 94,400 kronor, hvilket belopp således utgör ökning af de förut af kommissionen beräknade kostnaderna för alternativ 7.

Punkt 8) Ingen erinran.

Punkt 9) I kommissionens kostnadsberäkningar synas icke vara medtagna några sådana kostnader, som ifrågasättas under denna punkt. Huruvida sådana kostnader komma att uppstå och i så fall till hvilka belopp, anser sig styrelsen nu icke kunna bedöma.

Punkt 10) Ingen erinran.

Punkt 11) I denna punkt förutsättes, att statsverket skulle kostnadsfritt till Södertälje stad afstå all den statens järnvägar nu tillhöriga mark väster om kanalen mellan densamma och den vid korsningen med Norra Södermanlands järnväg befintliga vägporten vid Vårdsholmen äfvensom ett visst mindre område öster om kanalen, som blir för statsbanan obehöfligt, då den nya järnvägslinjen blifvit öppnad för allmän trafik. Mot detta anser sig styrelsen icke hafva något att erinra, under förutsättning dock, att icke statsverket därvid skall afstå från sådan del af området ifråga, som erfordras för statsbanans egna spåranordningar, exempelvis på den plats, där det föreslagna spåret mellan stationen å Näset och Södertälje station korsar nuvarande stambanan.

Punkt 12) I denna punkt föreslås, att ett pris af 3 kronor per kvadratmeter skall af statsverket betalas för den mark å Näset, som erfordras för järnvägens behof utöfver de områden, för hvilka ersättningen blifvit fastställd enligt punkterna a, b, och 1. Sammanlagda arealen af sistnämnda områden utgör $126,000 + 22,000 + 2,880 = 150,880$ kvadratmeter. Enligt kommissionens beräkningar erfordras emellertid för anläggningarna mellan den punkt öster om kanalen, där linjen inkommer på stadens mark, och till den vid Ström föreslagna tunneln en sammanlagd areal af 171,065 kvadratmeter, för hvilka priset af kommissionen beräknats efter 2 kronor 50 öre per kvadratmeter. För 20,185 kvadratmeter eller i rundt tal 20,000 kvadratmeter komme således enligt den ifrågasatta öfverenskommelsen med staden priset per kvadratmeter att ökas med 50 öre, hvilket således medför en ökad kostnad af 10,000 kronor utöfver kommissionens beräkningar.

Styrelsen förutsätter, att i öfverenskommelsen inbegripes äfven den mark, som skulle erfordras för ombyggnad af Norra Södermanlands järnväg i och för dess inledande till stationen å Näset.

Vidare anser sig styrelsen böra framhålla, att styrelsen för sin del uppfattat den i slutet af nu omhandlade punkt gjorda förutsättningen så, att det i punkten angifna priset per kvadratmeter skall gälla all för statsbanorna erforderlig mark å Näset, på hvilken statsverket framställt anspråk före den 1 januari 1917.

Punkt 13) Ingen erinran.

Af hvad styrelsen här ofvan anført torde, säger styrelsen, Kungl. Maj:t finna, att genom den sålunda ifrågasatta öfverenskommelsen mellan Kungl. Maj:t och Kronan, å ena, samt Södertälje stad, å andra sidan, de af kommissionen beräknade kostnaderna för markförvärf för alternativet nr 7 visserligen skulle minskas med 240,200 kronor, men att däremot uppfyllandet af de för öfverenskommelsen uppställda villkoren

skulle medföra en kostnadsökning af 194,400 kronor, hvarvid således en minskning med 45,800 kronor skulle uppstå i jämförelse med de af kommissionen beräknade kostnaderna för nu ifrågavarande linje. Härvid är emellertid att märka, att kommissionen räknat med ett à-pris per kvadratmeter af 2 kronor 50 öre för all den mark, som skulle från staden förvärfvas på sträckan öster om den vid Ström ifrågasatta tunneln, hvilket pris styrelsen för sin del visserligen icke finner vara för högt att användas vid beräkningarnas upprättande, enär det ju alltid är mer eller mindre ovisst, hvilket pris vid en expropriationsförrättning skulle komma att åsättas områdena ifråga, men som styrelsen dock anser vara afsevärdt högre än det pris, områdena skäligen kunna anses värda. Skulle medelpriset på dessa områden vid ett eventuellt förvärf för statsverkets räkning på annat sätt än med tillämpning af ofvan afhandlade föreslagna öfverenskommelsen komma att uppgå till 2 kronor 20 öre i stället för 2 kronor 50 öre per kvadratmeter, skulle öfverenskommelsen icke för statsverket innebära vare sig minskning eller ökning af de beräknade kostnaderna; om däremot medelpriset nedginge till en krona 50 öre per kvadratmeter, skulle, om öfverenskommelsen i stället lagts till grund ifråga om markförvärfvet, statsverket åsamkats en förlust af i rundt tal 114,000 kronor.

Beträffande den Södertälje stad tillhöriga mark, hvarom i det föregående varit fråga, anför styrelsen i detta sammanhang, att Näset eller Kolpenäs, som det af gammalt kallats, och å hvilket den hufvudsakliga delen af ifrågavarande för järnvägsanläggningen erforderliga områden är belägen, utgör s. k. donationsjord, som till staden öfverlämnats genom hertig Karls öppna bref den 5 januari 1599 att »obehindradt under staden njuta och bruka». Från detta område har staden, efter hvad järnvägsstyrelsen inhämtat, under tidernas lopp gjort en del upplåtelser till enskilda af mark för industri-anläggningar o. d. Så försålde staden under år 1900 till Aktiebolaget Södertälje Verkstäder den del af Näset, där dessa verkstäder nu äro belägna, och erlade bolaget därvid för en areal af 736 ar en köpeskilling af 10,995 kronor, hvilket motsvarar ett pris af omkring 15 öre kvadratmetern.

År 1906, då fråga förelåg om försäljning af ett mindre industriområde på Näset om 5,000 kvadratmeter med ett särdeles fördelaktigt läge i närheten af ångbåtsbrygga och järnvägsspår, fordrade staden ett pris af 3 kronor per kvadratmeter. Något köp kom emellertid icke till stånd.

Hvad därefter beträffar den staden likaledes tillhöriga egendomen Ström eller Bränninge—Ström, i Tveta socken af Öknebo härad, innehåller denna egendom en areal af 1,424,300 kvadratmeter, och har staden inköpt densamma under år 1906 för en köpeskilling af 175,000 kronor, däri inberäknadt värdet å byggnader, brandförsäkrade för 94,750 kronor, inventarier 9,000 kronor och växande skog 20,000 kronor, hvadan värdet af själfva marken således i genomsnitt utgjorde omkring 4 öre per kvadratmeter.

Efter det staden förvärfvat egendomen, hafva några upplåtelser därifrån icke skett.

Styrelsen finner det således icke osannolikt, att, om ofta nämnda områden skulle af statsverket förvärfvas från staden genom expropriation, genomsnittspriset per kvadratmeter kunde komma att understiga det beräknade priset af 2 kronor 50 öre per kvadratmeter, i hvilket fall statsverkets vinst genom den ofvan afhandlade öfverenskommelsen blefve ännu obetydligare än den ofvan angifna.

Såsom slutligt omdöme om den föreslagna öfverenskommelsen med Södertälje stad uttalar styrelsen, att det visserligen synes styrelsen, att den skulle kunna antagas med de modifikationer styrelsen ofvan angifvit, men att den å andra sidan icke medför sådana fördelar för statsverket, att några olägenheter skulle uppstå genom att icke antaga densamma, samt att den därför icke bör tillmätas afsevärdare betydelse vid denna järnvägsfrågas bedömande.

Angående Norra Södermanlands järnvägs sammanbindning med statsbanelinjen enligt alternativ 7 erinrar jag, att kommissionen ifrågasatt antingen omläggning af den enskilda järnvägens nuvarande sträckning samt dess inledande direkt till den föreslagna stationen på Näset eller att järnvägens förbindelse med statsbanan skulle gå öfver Södertälje. Nyssnämnda omläggning beräknades kosta 334,000 kronor.

Innan jag öfvergår till en redogörelse för de olika meningar, som gjort sig gällande beträffande anläggningens bekostande, ber jag att få upplysa, att koncession beviljats den 22 maj 1891 å järnvägen med anslutning till statsbanan vid Södertälje station.

Den 17 juni 1893 medgaf Kungl. Maj:t vissa ändringar i planen, däribland att Norra Södermanlands järnväg skulle inledas å Saltskogs station, dock med skyldighet för järnvägen att, om det befanns nödigt, anlägga spår mellan Saltskog och Södertälje samt ställa säkerhet för denna skyldighets fullgörande.

Underhand-
lingar med
Norra
Söderman-
lands järn-
väg.

Den 1 februari 1893 träffades öfverenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och bolaget, att bolaget utan kostnad för statsbanan skulle på visst sätt utvidga spårsystemet vid Saltskogs och Södertälje stationer samt vid Saltskog uppföra lastkaj och godsmagasin, hvilka med full äganderätt skulle öfverlätas till statens järnvägar, äfvensom angående villkor i öfrigt för den enskilda järnvägens sammanslutning med statsbanan m. m.

Därefter har Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 31 oktober 1896 fastställt allmänna grunder för bestämmandet af de enskilda järnvägar-
nas afgifter för begagnande af statsbanestationer. Häri stadgas, bland annat,

att den ersättning, en enskild järnväg bör utgifva för rätten till gemensamt begagnande af en statsbanestation, skall vara af tvåfaldig art, nämligen *dels* en ersättning för en gång, motsvarande förmånen för järnvägen att erhålla anslutning till stationen, och *dels* en årligen återkommande ersättning, motsvarande förmånen för järnvägen att få sin trafik å stationen ombesörjd genom statsbaneförvaltningen;

att ersättningen för en gång skall utgå under den form, att privatbanan tillförbindes att gälda samtliga af anslutningen föranledda kostnader, med skyldighet därjämte för banan att vid blifvande utvidningar af stationen för gemensamma ändamål deltaga i *fulla* beloppet af de kostnader, som häraf förorsakas, efter det förhållande, hvari den anslutande banans trafik vid stationen står till hela trafiken därstädes enligt viss beräkningsgrund.

Därjämte förklarade Kungl. Maj:t *dels* att de i nådiga brefvet stadgade grunder icke finge tillämpas i fråga om stationer, där sådana särskilda förhållanden äro för handen, som att den anslutande banan är en mindre bana, hufvudsakligen byggd för någon industriell anläggnings särskilda behof och af beskaffenhet att så godt som uteslutande tillföra statsbanan trafik eller att föreningsstationen på grund af trafikförhållandena vid statsbanan är anordnad i ojämförligt större skala än den enskilda banans trafik i och för sig skulle erfordra, äfvensom att, därest i öfrigt i något fall är uppenbart, att den enskilda banan kan genom egen station på ett fullt tillfredsställande sätt ombesörja trafiken för lägre kostnad än de afgifter, som enligt de angifna allmänna grunderna skulle till statsbanan utgå, afgifterna finge med hänsyn härtill modifieras, så att det blifver för den enskilda banan ekonomiskt fördelaktigt att begagna statsbanans station; *dels* att, i brist af öfverenskommelse emellan järnvägsstyrelsen och vederbörande enskilda bana rörande beloppen af afgifterna, frågan härom skall underställas Kungl. Maj:ts pröfning, *dels slutligen* att

för upphörande af gemensamhetsförhållandet skall erfordras uppsägning senast ett år före kontraktstidens utgång.

På grund af detta nådiga bref har sedan den 10 oktober 1901 träffats öfverenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och bolaget angående gemensamt begagnande af Saltskogs och Södertälje stationer, därvid stadgats, att öfverenskommelsen gäller tills två år förflutit från å någöndera sidan skedd uppsägning.

Vid underhandlingar mellan bolagets styrelse och de af mig utsedda sakkunniga yrkade styrelsen, att, i händelse alternativ VII komme till utförande, Norra Södermanlands järnväg måtte beredas tillfälle att kostnadsfritt komma direkt till stationen å Näset samt, på sätt nu vore bestämdt med Saltskog, trafikera stationen å Näset, förbindelsespåret till Södertälje samt Södertälje station.

Bolaget.

Skälen därför anföras i en af bolagets verkställande direktör till de sakkunniga aflåten skrifvelse af hufvudsakligen följande innehåll.

Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag har koncession på sin järnväg till en station å statens järnvägars hufvudlinje.

För ändring och utvidgning af Saltskogs station med två nya spår om tillsammans c:a 900 meter och däraf följande dyrbara sprängning i därvarande höga berg, byggande af nytt godsmagasin och ny lastkaj m. fl. arbeten förorsakades bolaget en betydligt ökad kostnad i järnvägsanläggningen, hvilken kostnad dock af bolaget beredvilligt erlades mot vinsten af de ofvan anförda fördelarna med att få ansluta till en station å stambanans hufvudlinje i stället för vid en station å bilinjen.

Staten finner nu på grund af dels sitt behof af dubbelspår mellan Rönninge och Järna och dels i främsta rummet nödvändigheten af att för både statsbanetrafiken och icke minst för trafiken å Södertälje kanal anordna en bekväm och tidsenlig öfvergång öfver nämnda kanal det med sin fördel förenligt, att Saltskogs station ersättes med ny station å annat ställe. Detta torde dock ej minska statens skyldighet att kostnadsfritt för järnvägsbolaget bereda bolaget möjligheten att få samma anslutning vid den nya stationen å statsbanans hufvudlinje, som den nu har vid Saltskog. Denna åsikt torde äfven vederbörande hafva haft, då förslag upprättades, kostnader beräknades och anslag af järnvägsstyrelsen begärdes samt af Riksdagen beviljades till den förut bestämda linien öfver Glasberga med hufvudstation vid Södertälje å Ekenbergsga gårdet. Det förhållande, att nytt alternativt förslag nr VII nu föreligger, upptagande stationens förflyttning ännu längre från Saltskogs station, och att Norra Södermanlands järnvägs ditleddande där-

igenom betingar högre kostnad för statsverket, synes icke kunna ändra situationen rörande betalningsskyldigheten.

Trots kostnaden för indragning på Näset i förslag VII af Norra Södermanlands järnväg är beräknad i kostnadsförslaget, blir ju ändå detta förslag väsentligt billigare än förslag I.

Norra Södermanlands järnväg sammanför trafiken från ej mindre än 4 städer, och torde fördenskull de största skäl föreligga att trafiken införes direkt på statens hufvudlinje och ej på bilinen.

I kommissionens betänkande synes icke ifrågasättas att Södertälje Kanalboglag skall på något sätt ersätta statens järnvägar för de betydliga kostnader, det betingar att förlägga kanalöfvergången på segelfri höjd, oaktadt detta skett till lika stor del af hänsyn till kanaltrafiken. Det synes vara ännu större skäl för att Norra Södermanlands järnväg, som ju såsom tillförande trafikled till statsbanan (i motsats till kanalverket) förskaffar statsbanan betydande inkomster, beredes fortfarande samma fördelar, som den nu innehar.

Då det satts ifråga, att öfverenskommelsen emellan järnvägsstyrelsen och Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag angående gemensamt begagnande af Södertälje och Saltskogs stationer m. m. är uppsägbar, och statens järnvägar skulle hafva rättighet att två år efter skedd uppsägning af densamma flytta sin station, invändes, att det aldrig varit vederbörandes mening att använda denna kontraktsbestämelse så, att Norra Södermanlands järnväg skulle komma att ställas utan lämplig förbindelse med statsbanan och nödgas med stora och för öfrigt för järnvägsbolaget omöjliga nya kostnader återförvärfva en fördel, som det nu äger och med stora uppoffringar förut förvärfvat.

Hvad Kungl. brefvet den 31 oktober 1896 angår, talas där om skyldighet att vid blifvande utvidning af station för gemensamma ändamål deltaga i fulla beloppet af de kostnader, som häraf förorsakas. Icke ens möjligheten af att stationen af andra orsaker flyttas från den enskilda banan förutsättes. Som ofvan har påpekats, föranledes flyttningen af Saltskogs station i främsta rummet för att bereda statsbanans trafik och kanaltrafiken bekvämare sätt att korsa hvarandra än hvad som nu föreligger och sålunda icke på grund af några med Norra Södermanlands järnväg gemensamma ändamål vid Saltskogs station, då sistnämnda järnväg ej vinner någon fördel hvad beträffar väglängden och anslutningen genom denna flyttning af stationen mot hvad den nu har vid Saltskog.

Järnvägsbolagets affärsställning är för öfrigt sådan att bolaget ej gärna kan ikläda sig en så stor utgift. Statsverket hade den 31 decem-

ber 1896 att fordra 2,003,905:50 kr.; den 31 december 1911 däremot 2,620,639:29. Visserligen är anläggningen ökad med högre belopp, men penningetillgång finnes dock ej.

Beträffande utvägen att bolaget skulle låta sig nöja med att på nuvarande spår gå ned till Södertälje och där ansluta till statens järnvägar eller eventuellt fortsätta därifrån på ett nytt föreslaget förbindelsespår till den nya stationen vid hufvudlinjen å Näset, enligt förslag VII, kan en sådan anordning hvarken för bolaget eller statens järnvägar vara lämplig, då därvid skulle uppstå fullkomligt samma situation, som då Norra Södermanlands järnväg först var koncessionerad direkt till Södertälje. Samma uppfattning om olämpligheten af en dylik anordning, som då starkt och ej minst af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhölls, måste äfven nu, då trafiken från Norra Södermanlands järnväg under de gångna åren ökats i så betydlig grad, förefinnas.

Den ökade väglängd (cirka 2,5 km.) och den tidsförlust, som måste blifva en följd af anslutningen vid eller via Södertälje, måste bolaget räkna med, då dess årliga trafik vid Saltskog och Södertälje nu är c:a 35,000 ton gods öfver Saltskog mot 7,000 ton på Södertälje; 9,500 godsvagnar öfver Saltskog mot 2,200 på Södertälje samt 55,000 personer öfver Saltskog mot 28,500 på Södertälje. Bolaget befarar, att i synnerhet persontrafiken från Eskilstuna och trakten däromkring kommer till stor del att gå på andra privatbanor vägen öfver Kolbäck till Stockholm och sålunda icke beröra hvarken bolagets järnväg eller statsbanan, om tidsförlust ytterligare uppstår i Södertälje.

Det synes äfven, som om den i förslaget beräknade utvidgning af Södertälje station ej skulle kunna upptaga hela bolagets trafik, och att af skäl, som förut anförts, nämligen bolagets kostnader för att komma in till Saltskog, det ej heller skulle kunna åligga bolaget att göra därför nödiga utvidgningar.

I anledning häraf anföra de sakkunniga.

Sakkunniga.

Beträffande bolagets påstående, att då bolaget har koncession på sin järnväg till en station å statens järnvägars hufvudlinje, Saltskogs station, det skulle, i händelse Saltskogs station flyttas, åligga staten att kostnadsfritt för järnvägsbolaget bereda Norra Södermanlands järnväg möjlighet att få samma anslutning vid den nya stationen å statens järnvägars hufvudlinje, som den nu har vid Saltskog — så grundas denna uppfattning på den förmodan, att nämnda åsikt varit gällande, då förslag upprättades, kostnaden beräknades och anslag af järnvägsstyrelsen

begärdes samt af Riksdagen beviljades till den förut bestämda linjen öfver Glasberga med hufvudstation å Ekenbergska gårdet. Förhållandet att ett nytt alternativ nu föreligger anser bolaget icke kunna ändra situationen rörande betalningsskyldigheten.

Den förmodan bolaget sålunda lagt till grund för påståendet om statens betalningsskyldighet vid utvidgning eller flyttning af Saltskogs station, synes emellertid icke vara tillräckligt skäl för att icke i såväl detta som andra liknande fall de af Kungl. Maj:t i förberörda nådiga bref stadgade allmänna bestämmelser vid stationsändringen skola tillämpas. Beträffande den anordning, som skulle blifva en följd af Saltskogsstationens förflyttning till Ekenbergska gårdet, har ännu ej träffats någon uppgörelse med järnvägsstyrelsen eller annorledes, hvarför det icke är känt, huru i detta fall frågan skulle lösas. — För trafiken mellan Norra Södermanlands järnväg och Stockholm skulle med Glasbergalinjens antagande i alla händelser hafva vållats en förlängning i transportvägen med cirka 2 kilometer eller fullt lika stor som den förlängning, som skulle vållas för järnvägens trafik till Stockholm, om den från Saltskog leddes öfver Södertälje och Näsens stationer till Stockholm.

Järnvägsbolaget anför, att bolaget redan en gång betalat anslutningskostnaden, då bolaget på egen bekostnad beredt sig utrymme för tvänne spår af tillsammans 900 meters längd vid Saltskog.

Den för alternativ nr 7 upprättade planen för Näsens station upptager emellertid häremot fullt ut svarande spårutrymme, som skulle upplåtas till användande uteslutande för Norra Södermanlands järnväg, och då, såsom de sakkunniga anse sannolikt, detta skulle ske kostnadsfritt för Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag, skulle statsverket därmed hafva lämnat bolaget full ersättning i detta afseende. Enligt de för järnvägsbolaget gällande bestämmelser är bolaget skyldigt att, då så påfordras, för förbindelsen mellan Saltskog och Södertälje stationer ordna ett särskildt spår utmed statens nuvarande förbindelse-spår och har äfven hos statskontoret deponerat säkerhet för fullgörandet af denna skyldighet. I händelse statsbanan omlades enligt meranämnda alternativ 7, synes emellertid staten kunna eftergifva berörda fordran för Norra Södermanlands järnväg och därutöfver kostnadsfritt upplåta statens förbindelse-spår för bolagets tåg å sträckan Saltskog—Södertälje. Däremot synes bolagets fordran på, att staten ensam skulle bekosta den till cirka 330,000 kronor i kommissionens kostnadsförslag beräknade kostnaden för ombyggnad utanför stationsområdena af den enskilda bansträckan från trakten af Tvetaberg förbi Ström och upp till Näsens station, icke

vara i öfverensstämmelse med vare sig billighet eller gällande koncessions- eller andra bestämmelser och ej heller äga stöd i något föregående liknande fall.

Ett godkännande af en sådan tolkning af den enskilda järnvägens koncession skulle påtagligen kunna medföra följder och svårigheter af rent oberäknelig räckvidd för framtida ombyggnader, uträtningar eller nedläggande af vare sig statens eller enskildas järnvägsanläggningar och lär ej heller i något annat liknande fall hafva ifrågasatts.

Uti 1901 års bangårdskommittés betänkande framhålles, bland annat, att då fråga uppstått om förflyttning af Stockholms centralstation till andra platser, förutsattes, att anslutande enskild bana skulle själf bestrida sin del af ombyggnadskostnaden.

Vidare erinras exempelvis om, att med den tolkning af koncessionsbestämmelsen, som järnvägsaktiebolaget nu synes vilja påkalla, skulle, bland annat, ändringen af stambanans sträckning från Järna till Norrköping kunna framkalla fordran från Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolag, att staten skulle bekosta denna järnvägs framdragande från Skebokvarn till station å den nya järnvägsanläggningen Järna—Norrköping.

Såsom enda rimliga skälet, hvarför Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag icke skulle på något sätt deltaga i kostnaderna för ändringen af anslutningen mellan bolagets järnväg och statsbanan, har andragits, att bolagets ekonomiska ställning icke gärna medgäfvit större penningutlägg för dylikt ändamål. Enligt de sakkunnigas mening föreligger ej heller någon nödvändighet för bolaget att omedelbart företaga omläggning af bolagets järnvägslinje på sträckan närmast Saltskog, utan lär järnvägen tillsvidare, och intill dess järnvägens ekonomi det medgifver, kunna kvarligga på sin nuvarande plats fram till Saltskog, då alls icke någon ombyggnadskostnad påfordras. Efter vederbörlig ny uppgörelse om trafikens emottagande å statsbanan vid Södertälje och Nässets station, lär icke större olägenhet uppstå för framledande af trafiken nämnda väg till Stockholms centralstation eller andra statsbanestationer.

Då Nässets station från början utföres med hänsyn till en framtida omläggning af Norra Södermanlands järnväg å sträckan Tvetaberg—Ström—Näset, lär denna ombyggnad kunna ske, då förhållandena så medgifva.

Bolagets framställning om att ej tillräckligt spårutrymme skulle kunna beredas för anslutning af järnvägens trafik till Södertälje är påtagligen oriktig, då intet hinder möter att dels i Saltskog bibehålla nu

befintliga, härför behöfliga spår, dels Södertälje station skulle betydligt utvidgas.

Som ofvan påvisats, skulle här ifrågasatta anordning icke medföra längre transportväg till Stockholm från Norra Södermanlands järnväg, än hvad fallet skulle blifva, om statsbaneombyggnaden utfördes enligt den s. k. Glasbergalinjen, mot hvilken linje järnvägsbolaget icke synes hafva haft något att erinra.

Ytterligare fördel för Norra Södermanlands järnväg skulle här ifrågasatta anslutningssätt medföra därigenom, att Norra Södermanlands järnvägs trafik finge direkt ansluta sig till Södertälje stads båda framtida stationer, d. v. s. den ombyggda nuvarande Södertälje station och stationen å Näset med tillhörande hamnspår.

Den olägenhet, som anordningen skulle medföra, lär icke kunna bestå i annat än den tidsförlust, som anlöpan af de nämnda båda stationerna skulle medföra för genomfartstrafiken från Norra Södermanlands järnväg till Stockholm i jämförelse med det tåguppehåll, som nu förekommer vid Saltskog. Denna tidsförlust lär emellertid kunna blifva ganska ringa eller allenast några få minuter, hvarför denna enda olägenhet, som synes kunna ifrågasättas, blir af ringa betydelse mot fördelen, som vinnes genom den direkta anslutningen till Södertälje båda stationer.

På grund af hvad sålunda anförts, föreslå de sakkunniga att, för det fall alternativ nr 7 antages till utförande, skall för Norra Södermanlands järnvägs anslutning till statsbanan gälla följande grunder:

1:o) Nu gällande öfverenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och bolaget om järnvägens anslutning i Saltskog och besörjandet af bolagets järnvägstrafik i Saltskog och Södertälje uppsäges omedelbart, på sätt i öfverenskommelsen stadgats.

2:o) Förbindelsespåren mellan Saltskog och Södertälje samt Näsets stationer äfvensom särskildt angifna spår å Södertälje ombyggda och Näsets nya station upplåtas till begagnande för järnvägsaktiebolagets trafik och bantåg.

3:o) Järnvägsbolaget befrias från deltagande i kostnaderna för anläggandet af utvidgadt spårssystem i Södertälje och nya stationer å Näset och Södertälje.

4:o) Då järnvägsbolaget önskar ombygga sin koncessionerade banlinje närmast Saltskog, så att den på sätt angifves i det af kommissionen framlagda alternativet 7 skall förbi Ström och utmed nya dubbelspåret inledas söderifrån direkt till Näsets station, skall ägaren af Norra

Södermanlands järnväg själf bekosta denna ombyggnad af banans hufvudsträckning, så vidt ej då annorlunda förordnats.

5:o) För ombesörjande å Näsets station af trafiken från den sålunda ombyggda Norra Södermanlands järnväg skall särskild uppgörelse träffas mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsaktiebolaget i enlighet med de härom i nådiga brevet den 31 okt. 1896 bestämda allmänna grunderna.

6:o) För anslutning mellan statsbanans hamnspår från Näsets station och Norra Södermanlands järnvägs hamnspår skall mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsaktiebolaget uppgörelse ske jämväl enligt nyssnämnda allmänna grunder.

7:o) Skulle här ofvan oförmälda öfverenskommelser mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsaktiebolaget icke kunna åvägabringas, kommer Kungl. Maj:t, på därom gjorda framställningar, att för hvarje fall meddela beslut.

Järnvägsstyrelsen yttrar i sin ofvannämnda skrifvelse af den 30 mars 1912 beträffande förhållandet mellan statens järnvägar och Norra Södermanlands järnväg, att styrelsen utan allt tvifvel hade formell rätt att genom uppsägning af åberopade mellan järnvägsstyrelsen och Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag träffade öfverenskommelserna af den 1 februari 1893 och den 10 oktober 1901 bringa gemensamhetsförhållandet vid Saltskog att upphöra.

Järnvägs-
styrelsen.

En annan sak vore emellertid, om det kunde anses vara med rättvisa och billighet öfverensstämmande att drifva Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag till att bekosta omläggning af dess järnväg i och för anslutning till den blifvande stationen å Näset eller till att underkasta sig en så väsentlig förändring af trafikeringsförhållandena beträffande Norra Södermanlands järnväg, som delegerades förslag skulle innebära.

Vid öfvervägande huru det härutinnan må förhålla sig, vore att beakta, att det uteslutande med hänsyn till fördelarna för statens järnvägar, Södertälje stad och kanaltrafiken afsetts att flytta statsbanans linje samt rubba de nu bestående förhållandena. För Norra Södermanlands järnväg komme den ifrågasatta flyttningen af statsbanelinjen icke att medföra någon fördel utan snarare motsatsen.

I beaktande syntes äfven böra tagas, att, såsom bolaget i sin skrifvelse till delegerade framhållit, bolaget måst underkasta sig en betydande kostnad för åstadkommande af den nuvarande anslutningen med statsbanan vid Saltskog. Syftemålet med denna anslutning vore att för trafi-

ken å Norra Södermanlands järnväg ernå en mera direkt och bekväm förbindelse med hufvudstaden än som med anslutning vid Södertälje station skulle hafva blifvit fallet; och vid träffandet af aftalet om anslutningen vid Saltskog fanns ej anledning antaga, att icke bolaget allt fortfarande skulle få vara i åtnjutande af denna anslutning samt därigenom kunna draga fördel af de utgifter, som bolaget för dess åvägarbringande måst vidkännas.

Genom att handla mot bolaget på sätt som af delegerade föreslagits skulle man, syntes det styrelsen, bringa bolaget i annan och sämre ställning än bolaget vid kontraktets ingående hade skäligen anledning att förutsätta.

Med hänsyn till nu antydda förhållanden kunde styrelsen för sin del icke finna det vara annat än öfverensstämmande med rättvisa och billighet, att staten, därest alternativ n:r 7 komme till utförande, sörjde för, att Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag må för sin järnväg vid stationen å Näset erhålla ungefär motsvarande anslutning till statsbanan, som bolaget nu har till Saltskog.

Enligt styrelsens uppfattning vore de i omhandlade öfverenskommelserna intagna bestämmelserna om uppsägning icke afsedda att användas — och borde icke användas — på sådant sätt som de delegerade åsyftat. Egentliga ändamålet med bestämmelserna om uppsägning i öfverenskommelser, sådana som de nu omhandlade, vore att bereda styrelsen möjlighet att kunna komma till uppgörelse med en kontrahent, som skulle vilja motsätta sig villkor och bestämmelser, som kunde anses skäliga. Att i dylika fall uppsägningsrätten borde komma till användning vore uppenbart. Såsom framginge af hvad styrelsen nyss uttalat, ansåge styrelsen det emellertid icke skäligen kunna för Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag uppställas sådana villkor som dem, hvilka de delegerade ifrågasatt.

I detta sammanhang framhåller järnvägsstyrelsen, att vid förhandlingar rörande villkoren för enskild järnvägs anslutning till statsbanestation från enskilda järnvägars sida ofta uttalats betänkligheter mot den bestämmelse om statens uppsägningsrätt, som enligt Kungl. Maj:ts nådiga bref af den 31 oktober 1896 skall införas i kontrakt om gemensamt begagnande af föreningsstation mellan statens och enskild järnväg. Sådana betänkligheter hafva särskildt blifvit framhållna i sådana fall, då anslutningen för den enskilda järnvägen medfört större kapitalutlägg. Att oakadt dylika betänkligheter ifrågavarande bestämmelse kunnat godkännas, har berott därpå, att de enskilda järnvägarna på grund af den gångna tidens erfarenhet trott sig med säkerhet kunna påräkna, att uppsägningsrätten icke af staten skulle begagnas på ett

mot rättvisa och billighet stridande sätt. Skulle den af de sakkunnige föreslagna uppsägningen af kontraktet med Norra Södermanlands järnväg rörande Saltskogs station i uppgifvet syfte företagas, skulle sådant säkert och icke utan skäl väcka oro och bekymmer hos alla de enskilda järnvägar, hvilka med statens järnvägar afslutat föreningsstationskontrakt enligt bestämmelserna i ofvan åberopade nådiga bref. Ett för det svenska järnvägsväsendet skadligt osäkerhetstillstånd skulle genom den ifrågasatta åtgärden uppstå och ett hittills rådande för det allmänna gagnande förtroende skulle rubbas.

Styrelsen håller för öfrigt före, att man vid afgörande af nu förevarande fråga icke heller kan bortse från den allmänhet, som för sina förbindelser med hufvudstaden begagnar sig af Norra Södermanlands järnväg.

Hänsynen till denna allmänhet talar också för, att man icke må försätta järnvägsbolaget i den ställningen, att denna allmänhet får en mera obekväm och mindre snabb förbindelse med hufvudstaden än som nu är fallet.

I anslutning till det ofvan anförda anser styrelsen, att, därest alternativ nr 7 kommer till utförande, förhållandet mellan statens järnvägar och Norra Södermanlands järnväg bör ordnas enligt följande grunder:

1:o) Statens järnvägar utför och bekostar ombyggnad af bolagets järnväg närmast Saltskog, så att den, på sätt som angifves i det af kommissionen framlagda alternativ 7, förbi Ström och utmed nya dubbspåret inledes direkt till Näsets station, med skyldighet för bolaget att till statens järnvägar afstå den mark, som upptages af igenlagda delar af bolagets järnväg äfvensom å samma mark gjorda anläggningar i utbyte mot det nya hufvudspåret och marken för detsamma.

2:o) Järnvägsbolaget skall i enlighet med grunderna i nu gällande öfverenskommelser deltaga i kostnaderna för utvidgning af spårsystemet vid Södertälje station.

3:o) Statens järnvägars förbindelsespår mellan Näsets och Södertälje stationer får tillsvidare afgiftsfritt användas för framförande af bolagets tåg på tider, som af trafikdirektören bestämmas, med skyldighet för bolaget att i sina tåg emellan nämnda stationer utan befordringsafgifter och kostnadsfritt för statens järnvägar medföra resande, som ankommit med eller skola fortsätta sin färd å statsbanans tåg, äfvensom sådana transportföremål, som befodratts å eller äro afsedda för vidare befordran med statsbana och som lämpligen kunna med ifrågavarande tåg transporteras.

Skulle järnvägsstyrelsen framdeles finna, att ytterligare ett spår måste utläggas mellan Näset och Södertälje stationer, skall bolaget vara skyldigt att bekosta anläggningen af detta spår. I sådant fall skall särskild uppgörelse träffas angående bolaget tillkommande befordringsafgifter för transporter, som med bolagets tåg verkställas mellan de båda stationerna.

4:o) Nu gällande öfverenskommelser angående Norra Södermanlands järnvägs anslutning till Saltskog samt besörjandet af den enskilda järnvägens trafik i Saltskog och Södertälje utbytas mot, i öfverensstämmelse med grunderna i nådiga brefvet den 31 oktober 1896 samt med iakttagande af ofvan under 1—3 angifna grunder upprättade, nya öfverenskommelser angående den enskilda järnvägens anslutning vid Näsets station, användandet af förbindelsespåret mellan Näset och Södertälje, anslutning mellan statsbanans hamnspår från Näsets station och Norra Södermanlands järnvägs hamnspår samt ombesörjandet af Norra Södermanlands järnvägs trafik vid Näsets station och Södertälje station.

5:o) Skulle mellan styrelsen och Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag icke kunna träffas de afsedda nya öfverenskommelserna, skall frågan underställas Kungl. Maj:ts afgörande.

I detta sammanhang nämner styrelsen, att kostnaderna för Norra Södermanlands järnvägs anslutning till stationen på Näset enligt alternativ 7 af kommissionen beräknats till 334,000 kronor; för detta ändamål krävas däremot inga särskilda kostnader beträffande alternativ 4 — Vårdsholmslinjen — och ej heller för Glasbergalinjen eller en eventuell Igelstalinje, enär respektive anslutningsstationer i dessa fall ligga på sådan plats, att den enskilda banan redan nu äger spår fram till södra ändan af läget för dessa stationer.

Ofvanstående moment 3 är hufvudsakligen hämtadt från öfverenskommelsen mellan järnvägsstyrelsen och bolaget af den 1 februari 1893.

Svenska järn-
vägsföre-
ningen.

I anledning af de sakkunnigas utlåtande i nu förevarande del har slutligen svenska järnvägsföreningen till mig ingifvit en skrift af följande innehåll:

Bland de bestämmelser, som enligt nådiga brefvet den 31 oktober 1896 skola införas i kontrakt om gemensamt begagnande af föreningsstation mellan statens och enskild järnväg, finnes ju äfven föreskriften att statens järnvägar skola äga rätt att senast ett år före kontraktstidens utgång uppsäga ett dylikt gemensamhetsförhållande. Denna föreskrift har redan vid tiden för dess första tillämpning af de enskilda järnvägarna mötts med en lätt förklarlig farhåga för de för enskilda järnvägarna ödesdigra konsekvenser, hvartill densamma skulle kunna gifva upphof.

Visserligen hafva de enskilda järnvägarna erkänt och erkänna fortfarande, att en bestämmelse om rätt för statens järnvägar att uppsäga dylika kontrakt är af behovet påkallad. Det är ju nämligen icke uteslutet, att en enskild järnvägs förvaltning skulle, om en sådan bestämmelse saknades, kunna begagna sig af kontraktets ouppsägbarhet för att motsätta sig genomförandet af eller åtminstone tillskansa sig obehöriga fördelar för ett medgifvande till förändringar, som för statens järnvägar vore nödvändiga och af hvilka den enskilda järnvägen måhända själf skulle hafva stora fördelar.

Emellertid skulle insikten om behovet för statens järnvägar af en föreskrift om uppsägningsrätt icke hafva afhållit de enskilda järnvägarna från att söka åstadkomma att bestämmelsen i fråga skulle erhålla en för dem mindre riskabel form, för så vidt icke järnvägarna varit öfvertygade om, att staten icke skulle tillämpa bestämmelsen ifråga på ett mot rättvisa och billighet stridande sätt. Hittills har icke heller så skett, men enligt föreningens åsikt måste det anses strida mot rättvisa och billighet, om uppsägningsrätten användes så, att — såsom i förevarande fråga skulle blifva fallet, om de sakkunniges förslag genomfördes — en enskild järnväg tvingas att utan något sitt förvållande och utan ersättning för redan nedlagda, måhända mycket betydande kostnader antingen afstå från en för trafikens behöriga utveckling nödvändig förening med statsbanan eller ock själf bekosta en ny anslutning, hvilken för den enskilda järnvägen icke motsvaras af ökade fördelar. Säkert är, att samtliga de enskilda järnvägar, som träffat dylika öfverenskommelser med statens järnvägar, därvid utgått från den uppfattningen, att ifrågavarande bestämmelse om rätt till uppsägning icke någonsin skulle komma att tillämpas under sådana förhållanden, som i nu förevarande fall äro rådande. Möjligheten af en sådan användning af ifrågavarande bestämmelse har således icke — vare sig i detta eller i andra dylika fall — ingått bland de förutsättningar, hvarpå dylika öfverenskommelser hvilat.

Häfdandet af statens formella rätt att utan vidare efter en kort tid utan ersättning bryta den gemensamhet, som till båda parternas fromma rådt under måhända många år, skulle således väcka stor bestörtning och oro hos de många enskilda järnvägar, som hafva anslutning till statsbanorna. Den stora risk, som de enskilda järnvägarna i sådant fall skulle löpa, skulle ock gifva anledning till stora svårigheter vid nya enskilda järnvägars anslutning till statens järnvägar. Gifvetvis komme de enskilda järnvägarna att söka så vidt möjligt undvika träffandet af aftal om gemensamma stationer med statens järnvägar och att i stället anordna egna stationer, hvilket åter skulle för allmänheten medföra stora olägenheter och kostnader.

Järnvägs-
styrelsens
slutliga
yttrande.

Innan järnvägsstyrelsen i sitt ofvannämnda utlåtande öfvergått till behandling af frågan i hela dess vidd, har styrelsen gjort vissa ändringar i de af kommissionen föreslagna kostnadsberäkningarna.

Verkställda
markinköp.

Sålunda har styrelsen till en början meddelat, att styrelsen — på sätt bland annat framgår af den såsom bilaga VIII till Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande vid 1911 års riksdag fogade P. M. — redan under år 1910 inköpt vissa områden å de så kallade Ekenbergska gårderna, hvilka områden erfordras för anordnande af station på nämnda gården i den af Kungl. Maj:t och Riksdagen då beslutade Glasbergalinjen. Dessa områden äro följande:

1:o) *Lägenheten Marielund.*

I skrifvelse den 20 december 1909 erbjöd sig vagnfabriksaktiebolaget i Södertälje att, under förutsättning att beslut om Glasbergalinjens eller Igelstalinjens byggande fattades före den 1 juni påföljande år, till statens järnvägar försälja ifrågavarande lägenhet med å densamma uppförda byggnader för ett pris af 95,000 kronor.

Sedan bolaget meddelat, att anbudet skulle anses förfallet, för såvidt detsamma icke vore antaget före den 1 augusti 1910, beslöt styrelsen inköpa lägenheten för det begärda priset, efter det att tre för ändamålet tillkallade värderingsmän såsom sin åsikt uttalat, att det begärda priset för egendomen, hvars areal utgör 14,624 kvadratmeter, och som är bebyggd med två större tvåvåningsbyggnader af trä, vore fullt antagligt. Sedan köpekontrakt upprättats den 26 augusti 1910 samt köpebref den 1 därpå följande oktober, och köpeskillingen erlagts, togs lägenheten i besittning sistnämnda dag. Af köpeskillingen anses 45,000 kronor utgöra värdet af byggnaderna.

2:o) *En del af C. Fr. Liljevalch J:ors stärbhus tillhöriga jordar å stadens västra område, hvilka benämnas Öfre Kolpet och Äng i Öfre Kolpet.*

Genom skrifvelse den 15 december 1908 hade ofvanbemälda C. Fr. Liljevalch meddelat, att han vore villig utan ersättning afstå honom tillhörande mark intill 13,000 kvadratmeter, som åtginge för anläggning af en ny järnvägslinje mellan Rönninge eller eventuellt Igelsta och Saltskog med sträckning öfver Södertälje och en station anordnad å de så kallade Ekenbergska gårderna. Sedan Liljevalch emellertid därefter affidit, meddelade utredningsmännen i hans stärbhus, att, ehuru ofvan gjorda utfästelse icke längre var lagligen bindande för stärbhuset, detsamma dock vore villigt att så långt ske kunde honorera den gjorda utfästelsen, men gjordes på samma gång anspråk på att, samtidigt som gäfvobref komme att öfverlämnas till statsverket rörande en areal af

13,000 kvadratmeter, statens järnvägar skulle genom köp förvärfva en smal remsa af den stärbhuset tillhöriga marken, hvilken efter öfverlämnande af nyssnämnda 13,000 kvadratmeter mark blefve så godt som omöjlig för stärbhuset att försälja eller på annat sätt bruka.

Styrelsen, som fann det sålunda framställda anspråket med billigheten öfverensstämmande, beslöt därefter att inköpa ifrågavarande markremsa, utgörande 3,805 kvadratmeter, för ett pris af 15,220 kronor, hvartill styrelsen fann så mycket större skäl förefinnas, som detta område var särdeles lämpligt för uppförande framdeles af bostäder för järnvägens personal. Sedan köpekontrakt upprättats den 30 december 1910, tillträdde området den 1 januari 1911, hvarefter öfverlåtelsehandling utfärdades den 18 januari 1911 samt köpeskilling erlades med ofvan angifna belopp. Hela arealen utgjorde 16,805 kvadratmeter, hvaraf således 13,000 kvadratmeter erhöles såsom gåfva under ofvan angifna förutsättning.

3:o) *De så kallade Ekenbergska gårderna eller lägenheterna Nedre Kolpet och Grootäppan å Södertälje stads västra område.*

I skrifvelse den 15 december 1909 hade Amalia Ekenberg och Antonia Holmberg förbundit sig att, för det fall att af de föreslagna järnvägslinjerna mellan Saltskog och Rönninge antingen Glasbergalinjen eller Igelstalinjen, båda med fast järnvägsbro på segelfri höjd öfver segelleden invid slussen, samt en större person- och godsstation på Ekenbergska gårderna komme till utförande, till statens järnvägar försälja hela lägenheten Nedre Kolpet med Grootäppan inom Södertälje stads område, utgörande enligt uppgift ungefär 36,000 kvadratmeter, till ett pris af 5 kronor per kvadratmeter. Nämnda förbindelse skulle emellertid anses förfallen, för den händelse beslut om järnvägslinjens byggande enligt någon af ofvannämnda sträckningar icke fattats före den 1 juni 1910 och köpet icke vore afslutadt före sistnämnda års utgång.

Enär området i fråga erfordrades för stationen å Ekenbergska gårderna, beslöt styrelsen antaga det gjorda anbudet. Under punkt 1:o) omnämnda värderingsmän hade emellertid dessförinnan afgifvit ett utlåtande, att, ehuru priset föreföll vara något för högt för detta område, som emellertid var beläget närmare staden än under nyssnämnda punkt afhandlade lägenheten Marielund, de dock ansågo detta anbud kunna antagas särskildt i betraktande af de pris, som vid expropriationer pläga sättas sådan jord och med tagen kännedom om de pris, som betalats för närliggande jord, samt med hänsyn till ifrågavarande områdes lämplighet för eventuell styckning till tomter. Området, som hade en areal af 36,483 kvadratmeter och som var obebyggdt, inköptes sålunda för

ett pris af 182,415 kronor och tillträdde den 1 april 1911, sedan köpekontrakt upprättats den 30 december 1910. Sammanlagda arealen af de sålunda förvärfvade områdena utgör 67,913 kvadratmeter, och har för densamma jämte därå befintliga byggnader utbetalats ett sammanlagdt belopp af 292,635 kronor.

Såsom af det ofvan sagda framgår, hafva köpekontrakt om samtliga här ifrågavarande områden upprättats, innan fråga blifvit väckt om banans eventuella framdragande längs annan sträckning än den af Kungl. Maj:t och 1910 års Riksdag beslutade Glasbergalinjen.

Emellertid tillåter sig styrelsen här erinra om, att styrelsen före utbetalandet af ofvan angifna köpeskillingar icke hos Kungl. Maj:t gjort framställning om att för detta ändamål få lyfta erforderligt belopp af de för Glasbergalinjen af Riksdagen anvisade medel, alldenstund styrelsen icke ansett sig böra göra detta förrän på vanligt sätt definitivt plan och profil för linjen blifvit till Kungl. Maj:t öfverlämnad i och för pröfning; detta hade styrelsen emellertid varit förhindrad att göra på den grund, att de underhandlingar, som dessförinnan måste föras med Södertälje stad beträffande banans korsning med stadens trafikleder med mera, då ännu icke hunnit slutföras. Styrelsen har således utbetalat nu ifrågavarande belopp såsom förskott af tillgängliga medel. Styrelsen ansåg sig icke behöfva draga i betänkande, att, på sätt som skett, förvärfva områdena ifråga, eftersom de oundgängligen voro erforderliga för stationsanordningarna i den redan beslutade Glasbergalinjen och det vore att befara, att för den händelse de omhandlade köpen icke komme till stånd, innan de afgifna anbuden voro förfallna, det sedermera skulle visa sig blifva förenadt med ännu högre kostnader att förvärfva områdena i fråga.

För den händelse emellertid, att banans ombyggande nu kommer att ske på sätt, som gör att de inköpta områdena icke blifva för statens järnvägar behöfliga, utan dessa skola på ett eller annat sätt realiseras, torde man icke kunna påräkna att erhålla åter de belopp, som betalats för desamma, alldenstund statens järnvägars förvärf af områdena kommit till stånd under visst tvång, i det att säljarna torde varit medvetna om, att områdena voro för statsverket oundgängligen behöfliga för Glasbergalinjens utförande. Styrelsen anser sig icke böra antaga, att det pris, som skulle kunna erhållas för dessa områden vid en eventuell under den närmaste tiden företagen försäljning, kommer att uppgå till högre belopp än 136,844 kronor.

Vidare har styrelsen vid de nedan angifna kostnaderna för de olika sträckningarna för banan tagit hänsyn till, att vissa andra statens järnvägar nu tillhöriga områden äfvensom en del husbyggnader böra blifva obehöfliga och kunna försälas, och har styrelsen för hvart och ett af de olika alternativen angifvit det belopp, som sålunda bör kunna fråndragas de beräknade anläggningskostnaderna.

Försäljning af
husbyggnader.

I fråga om *den fasta brons höjd* öfver Södertälje kanal har järnvägsstyrelsen anført följande:

Fast bro.

Uti sina afgifna förslag den 29 oktober 1908 och den 16 december 1909 till statsbanans framdragande mellan Rönninge och Järna har styrelsen föreslagit fast bro öfver Södertälje kanal med 26 meters fri höjd öfver medelvattenytan. Framställandet af detta förslag har grundats på de utredningar, som i denna fråga blifvit verkställda af 1901 års bangårdskommitté. Af kommitténs betänkande bil. 12 framgår, att vissa för sjöfarten intresserade myndigheter påyrkat en fri höjd af 30 meter öfver vattenytan för att alla fartyg, som nu ingå i Mälaren, obehindradt skulle kunna passera, men ansågs såväl af Stockholms stads drätsel-nämnd som af Stockholms stadsfullmäktiges beredningsutskott och Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Stockholms län denna höjd utan nämnvärd olägenhet för sjöfarten kunna nedsättas till 26 meters fri höjd öfver vattenytan (30 meter öfver slusströskeln). Denna uppfattning biträdades senare af Stockholms stadsfullmäktige.

Som skäl härtill anfördes, *dels* att segelfartygens antal vore i ständigt aftagande, *dels* att det med fog kunde påfordras, att det fåtal fartyg, för hvilka nämnda höjd ej vore tillräcklig, skulle kunna antingen minska sin masthöjd eller ock vidtaga anordningar för toppmasternas tillfälliga sänkande.

Nämnda myndigheter enade sig också på den grund om en fri höjd af den fasta bron på 26 meter öfver medelvattenytan, hvilket också biträdades af 1901 års bangårdskommitté, som i alla sina förslag till järnvägslinjer såväl vid Stockholm som vid Södertälje upptager fasta broar på en höjd af 26 meter öfver medelvattenytan.

Samma fråga behandlades af 1907 års s. k. Hammarbyledskommission, hvars ledamöter voro oberbaudirektor P. Redher, Lybeck, H. A. van Ysselsteyn, Rotterdam, öfverste Hansen och öfverstelöjtnant Ekdahl, Stockholm samt major Ekelund, Norrköping.

Denna kommission föreslog att begränsa storleken för de fartyg, hvilka i framtiden skulle tänkas komma att trafikera Mälaren, till sådana

mått, att de obehindradt skulle kunna passera under en bro på 26 meters fri höjd öfver vattenytan. För detta ändamål föreslog också kommissionen, att slussen vid Skanstull icke skulle göras större än att den blefve tillräcklig för fartyg med en storlek motsvarande en masthöjd af 26 meter. Slussen föreslogs därför med en längd af 105 meter, 15,5 meters bredd och 7,5 meters djup under medelvattenytan. Fartyg, motsvarande denna sluss, ansågs således obehindradt kunna framgå under en bro med 26 meters fri höjd öfver vattenytan.

1911 års Södertäljekommission uttalar i fråga om brohöjden vid den ifrågakvarande kanalkorsningen följande:

»fast bro kan ej förordas med mindre fri höjd än 30 meter, dock komma äfven med denna höjd framdeles så många fartyg att utestängas, att stor tveksamhet råder om lämpligheten af anordnandet af dylik bro;

rörlig bro behöfver ej förläggas på större fri höjd än 26 meter, höjden kan, om afsevärd minskning af anläggningskostnaden därigenom ernås, minskas till 22 meter, och, om mycket afsevärd minskning i anläggningskostnaden därigenom ernås, minskas ända till 20 à 18 meter.»

Detta sitt uttalande stöder kommissionen på en utredning, af hvilken i hufvudsak framgår, att en fast bro med 26 meters segelfri höjd skulle framsläppa samtliga ångare, men afstänga 31 % af segelfartygens resor, för så vidt dessa senare icke vidtog erforderlig sänkning af sina bram- och märsstänger. De utestängda fartygsresorna skulle utgöra 8 % af hela antalet resor med ångare och seglare tillsammans. Lotsstyrelsen och chefen för marinstaben förordade en fri brohöjd af 30 meter, medan vattenfallsstyrelsen förordade, att, om ej större fri höjd än 26 meter kan beredas, bron förses med en mindre, rörlig klaff eller dylikt för framsläppande af särskildt högmastade fartyg.

Ehuru den af kommissionen förebragta utredningen är fullständigare än den, som stod 1901 års bangårdskommitté till buds, så hafva båda dessa utredningar dock lämnat samma resultat, nämligen att en bro med 26 meters fri höjd hindrar framsläppandet af en mindre del af de i kanalfarten använda segelfartygen. Denna omständighet, som sålunda redan 1901 var känd, hindrade dock icke Stockholms stadsfullmäktige och Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Stockholms län att tillstyrka den fria brohöjden 26 meter. Kommissionen har emellertid af sin utredning dragit en annan slutsats och har därvid att stödja sig på uttalanden af lots- och vattenfallsstyrelserna samt af chefen för marinstaben.

Af tekniska skäl kan det icke komma i fråga att bygga en fast bro med 30 meters fri höjd; återstår sålunda kommissionens senare förslag att bygga bron med 26 meters eller lägre fri höjd samt förse densamma med en rörlig öppning. Ett godkännande af detta förslag medför både kostnader och olägenheter. Kostnaden för kanalbron i Glasbergalinjen ökas med 115,000 kronor och i Näslinjen med 130,000 kronor, om rörlig öppning skall anordnas. Härtill komma årliga kostnader för brons manövrering och bevakning, den senare utöfver den för en fast bro erforderliga. Denna kostnad beräknas till c:a 4,000 kronor per år.

Kommissionen vill visa det praktiska i att anordna bron öfver kanalen med klaff, hvilken kan öppnas och stängas på mycket kort tid, hvarigenom såväl järnvägstrafiken som kanaltrafiken skulle i mycket ringa grad hindra hvarandra, på samma gång som full säkerhet för järnvägstrafiken vunnas. Ehuru det är möjligt att betrygga järnvägstrafiken, äfven om bron förses med en rörlig öppning, så måste det alltid, enligt järnvägsstyrelsens mening, betraktas såsom en olägenhet, som helst borde undvikas, att bron icke hvilket ögonblick som helst kan befaras med järnvägståg. Kommissionens uppgifter om den tid, som skulle erfordras för broklaffens öppnande och stängande, nämna intet om den tid, som åtgår för ett fartygs framsläppande, hviken åtminstone vid här rådande förhållanden är många gånger större. Kommissionen tror sig hafva funnit af en från järnvägsstyrelsen erhållen tidtabell för denna bansträcka, såsom styrelsen tänkt sig trafiken kräfva år 1920, att tid för fartygs genomsläppande, beräknad till 20 minuter per gång, skulle förefinnas 24 gånger per dygn, och att ett ännu större antal broöppningar skulle kunna erhållas genom de förändringar i tidtabellen, som skulle kunna vidtagas, sedan förhållandena vid Stockholms centralstation förbättrats. Styrelsen kan icke dela denna åsikt, och, hur en tidtabell än upprättas, inträffa dagligen ändringar däri genom rubbningar i tågens gång, och det kan icke medgifvas, att broklaffen skulle öppnas, om ett tåg är något försenadt, helst det icke kan beräknas, hvilken tid genomsläppandet af de största fartyg, som kunna passera kanalen, skulle taga, och det är ju för dem broöppnandet skulle påfordras. Man bör enligt styrelsens mening ej heller lämna ur räkning möjligheten att kollision kan inträffa mellan de höga fartygens rigg och bron och genomfarten således fördröjas, liksom ock att skada kan vållas å broklaffen, hvilken omöjliggör dess stängande eller användning för bantågs framsläppande. Vidare bör beaktas, att den föreslagna anordningen medför konsekvenser ifråga om infartslinjen till Stockholm söderifrån.

I samtliga hittills uppgjorda förslag äro broarna öfver segelleden mellan Saltsjön och Mälaren genom Hammarbysjön fasta med 26 meters fri höjd öfver medelvattenytan. Förses kanalbron vid Södertälje med rörlig öppning, så att fartyg med hvilken masthöjd som helst kunna passera bron, så synes knappt kunna förutsättas, att hufvudstadens förbindelse mellan Saltsjön och Mälaren icke skulle anordnas på samma sätt. Här ofvan påvisade olägenheter skulle sålunda kunna uppstå jämväl på en punkt å järnvägslinjen i närheten af Stockholm, där trafiken kan förutses blifva mycket tät och där sålunda ett beroende mellan tågtider och tider för brons öppenhållande skulle blifva synnerligen betungande för järnvägstrafiken. Enligt driftförutsättningarna i 1910 års förslag till nya bangårdsanordningar i Stockholm, hvilket förslag nu är på Kungl. Maj:ts pröfning beroende, skulle nämligen ifrågavarande bro komma att passeras icke blott af de södra banornas samtliga tåg, utan äfven af de norra banornas tåg vid dessa senares framförande till och från den föreslagna driftbangården å Årstaslättan.

Att sjöfartsintresserade myndigheter och enskilda ställa höga fordringar på en segelled är helt naturligt, i synnerhet om man besinnar, att de framställda önskemålen icke ålägga förslagsställarna några ekonomiska förpliktelser. Annorlunda torde saken ställa sig för statsmakterna, som hafva att fatta det afgörande beslutet. Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning skulle de förmåner, som genom den föreslagna anordningen skulle beredas sjöfarten, komma att betalas för dyrt. Svårigheterna för sjöfarten att inrätta sig för passage under en fast bro af 26 meters fri höjd hafva helt säkert öfverskattats, och man får icke tillmäta uttalanden i den riktningen någon afgörande betydelse. Järnvägsstyrelsen hyser den uppfattningen, att sjöfarten utan större olägenheter kan inrätta sig med hänsyn till en fast bro å 26 meters höjd, och framhållas härvid särskildt, att för den fraktfart, som kan tänkas ifrågakomma, fartyg med större masthöjd än hvad denna brohöjd medgifver, icke torde behöfva insättas å traden.

Dylika anordningar torde från sjöfartens sida däremot icke vara att förvänta, därest bron inrättas med klaff, i hvilket fall antalet fartyg med hög rigg snarare torde komma att ökas än att minskas med ty åtföljande ökning af erforderliga broöppningar. Äfvenledes torde härvid böra beaktas, att risken för kollision mellan den höga riggen och bron ökas. Styrelsen har fördenskuil afstyrkt förslaget om anbringande af rörlig öppning i kanalbron, om denna lägges på 26 meters fri höjd öfver medelvattenytan.

Beträffande kostnadsberäkningarna för de olika förslagen — hvilka samtliga afse sträckning från kilometer 28 + 500 i nuvarande stambanans längdmätning till kilometer 39 + 700 i samma längdmätning, sistnämnda punkt belägen 3,177 meter söder om midten af stationshuset i Saltskog — har styrelsen uppgjort kostnadsförslag, hvilka såsom bilagor torde få fogas vid detta protokoll, och anför styrelsen för öfrigt följande:

*Kostnads-
beräkningar
för de olika
förslagen.*

Förslag I.

Alternativ 7 — linje öfver Näset — enligt kommissionens förslag, men med fast bro och med station i Södertälje på nuvarande platsen.

Vid beräkning af kostnaderna för detta alternativ har styrelsen förut-satt *dels* att den föreslagna öfverenskommelsen med Södertälje stad kommer till stånd, *dels* att statsverket bekostar Norra Södermanlands järnvägs inledande till stationen på Näset.

Såsom framgår af kostnadsförslaget, bilaga 3, skulle längden å hufvudlinjen enligt detta alternativ utgöra 10,498 meter och å grenbanan Näset—Södertälje 1,800 meter samt statsverkets kostnad för detsamma 5,365,000 kronor.

Förslag II.

Alternativ 4 — Vårdsholmslinjen — enligt kommissionens förslag.

Af kostnadsförslaget, bilaga 4, framgår, att hufvudlinjens längd är 11,009 meter och grenbanans Saltskog—Södertälje 1,970 meter samt att statsverkets kostnad beräknas till 4,404,000 kronor.

Förslag III.

Alternativ 1 — Glasbergalinjen — enligt kommissionens förslag, men med fast bro. Igelstatastiken ordnad medelst vägförbindelse Igelsta—Klastorp.

Såsom synes af kostnadsförslaget, bilaga 5, är linjens längd 13,032 meter och statsverkets kostnad för densamma beräknad till 6,045,000 kronor.

Förslag IV.

Järnvägsstyrelsens Igelstalinje med fast bro.

Denna linje har styrelsen nu tänkt sig framdragen på samma sätt som kommissionens alternativ 7 å sträckan mellan Rönninge och Igelsta hållplats, hvarest linjen afviker mot norr och följer den gamla Igelstalinjen, som å sin sida sammanfaller med Glasbergalinjen från en punkt strax öster om bron öfver kanalen och vidare genom staden fram till

den för alla förslagen gemensamma punkten vid Ström vid kilometer 39+700 i nuvarande stambanans längdmätning.

Kostnaderna för de delar af linjen, som nu sammanfalla dels med alternativ 7 dels med Glasbergalinjen, äro beräknade till samma belopp, som af kommissionen upptagits för motsvarande sträckor, hvaremot ny kostnadsberäkning gjorts för sträckan mellan Igelsta hållplats och den punkt, där linjen inkommer i Glasbergalinjen.

Af kostnadsförslaget, bilaga 6, framgår, att Igelstalinjen nu beräknats få en längd af 14,284 meter och kosta 5,715,000 kronor.

Trafikin-
komster och
driftkostna-
der för olika
linjer.

Vid förslagens bedömande ur ekonomisk synpunkt bör utom till anläggningskostnaderna tagas hänsyn jämväl till trafikinkomster och driftutgifter för de olika linjerna. Med afseende härå anför järnvägsstyrelsen följande.

Hvad då först angår *trafikinkomsterna*, så torde dessa till en början blifva oberoende af hvilken linje som väljes, således oberoende af att den beslutade linjen blir längre eller kortare än den nuvarande. En omarbetning af alla tariffer med anledning af de ändrade väglängderna bör nämligen icke komma i fråga redan af den anledningen, att en sådan omarbetning, hvilken skulle kräfva högst betydande kostnader, knappast skulle hinna blifva genomförd, innan den taxeförändring inträder, som torde blifva en följd af den nu arbetande taxekommitténs förslag. Vid den omarbetning af tarifferna, som måste företagas, sedan en ny taxa för statsbanorna blifvit antagen, anser järnvägsstyrelsen, att den verkliga längden af järnvägslinjen förbi Södertälje bör blifva bestämmande. Vare sig linjen blir längre eller kortare än den nuvarande, så komma de af den nya taxan betingade tariffändringarna att i alla händelser blifva så betydliga, att i jämförelse därmed den ändrade väglängdens inflytande på fraktsatserna blir obetydlig.

I fråga om *drift- och underhållskostnaderna* för de olika linjerna erinrar järnvägsstyrelsen, att två olika beräkningar vore utförda genom kommissionens försorg. Dessa beräkningar skilde sig ganska mycket såväl från hvarandra som från de af järnvägsstyrelsen gjorda, beroende detta på olika antaganden om fasta och rörliga kostnader samt olika val af statistiska medelvärden. Styrelsen ville därför nu här söka klargöra, i hvilka afseenden drift- och underhållskostnaderna för de olika alternativen 1, 4 och 7 komma att skilja sig från hvarandra.

Underhållet af banvall med konstarbeten och öfverbyggnad kommer att ställa sig lika för Glasbergalinjen och Vårdsholmslinjen med bibana till Södertälje, då de båda linjerna hafva praktiskt sedt samma spårlängd, samma byggnadssätt och hvila på tämligen likartad mark. Linjen öfver

Näset med tillhörande grenlinje till Södertälje kan i underhåll blifva något, ehuru obetydligt, billigare än de nyssnämnda, enär spårlängden är omkring 700 meter kortare, hvilket dock motverkas däraf, att bilinjen Näset—Södertälje har brantare stigning — 16 på 1,000 mot 10 på 1,000 — en omständighet som medför ökad spårunderhåll. Bevakningskostnaden kommer att ställa sig lika för alla tre linjerna.

Kostnaderna för tåg tjänsten komma att ställa sig väsentligen ofördelaktigare för alternativen 4 och 7 i följd af uppdelningen på hufvudbana och grenbana, hvilken senare betingar anordnandet af särskilda tåg med särskild personal och rullande materiel. Skillnaden i kostnad för rullande materiel kommer särskildt att framträda, när elektrisk drift införes å linjen Stockholm—Gnesta. Den besparing i materialförbrukningen för tågen, som skulle ernås genom kortare väglängd å hufvudlinjen vid alternativen 4 och 7, kommer att försvinna genom förbrukningen å grenbanan. Någon ökning i personalkostnad för tågen å hufvudlinjen, därest denna blir en eller annan kilometer längre, uppstår icke annat än med ett obetydligt belopp i ökade milpengar. Stationskostnaden blir gifvetvis väsentligen större vid alternativen 4 och 7 än vid alternativ 1 såväl hvad de sakliga som de personliga kostnaderna vidkommer, i det att de förra alternativen betinga två stationer med byggnader, plattformar, spår, växlar, signaler, inventarier och personal, mot en uppsättning i alternativ I. Vid en sammanslagning af de nu befintliga stationerna Saltskog och Södertälje skulle å de personliga kostnaderna inbesparas 1 stationsinspektör (4 kl.), 1 stationsskrifvare, 1 stationsförman, 3 kontorsbiträden och 8 stationskarlar, motsvarande en lönebesparing af 22,000 kronor, och denna summa måste räknas som en merkostnad vid såväl Vårdsholmslinjen som Näslinjen i jämförelse med Glasbergalinjen. Denna skillnad i kostnad kommer att vid en växande trafik ökas, enär i detta afseende trafiken inverkar mer kräfvande på två stationer än å en. Att de sakliga kostnaderna skola komma att med tiden uppvisa en växande skillnad, då det gäller två stationer mot en station, lärer väl ligga i sakens natur. Styrelsen har icke funnit skäl att ingå i specifika beräkningar af dessa kostnader, då redan skillnaden i personalkostnad är så betydlig, att, om hänsyn skall tagas härtill, tvekan icke bör råda om att de alternativ, som bibehålla grenlinjen, medföra högre drift- och underhållskostnader.

Slutligen syntes böra erinras, att om grenbanan, såsom fallet är vid Glasbergalinjen, bortfaller, en besparing som kan uppskattas till 3,600 kronor per år torde uppstå för postverket, hvilket nu har särskild post-

befordran anordnad på sträckan Saltskog—Södertälje och poststation inrättad å förstnämnda station.

Synpunkter
vid ärendets
behandling
hos järnvägs-
styrelsen.

Järnvägsstyrelsen lämnar i sitt förenämnda yttrande vidare en redogörelse för de hufvudsynpunkter, som gjort sig gällande vid ärendets föregående behandling inom styrelsen, och anför därvid följande:

De olägenheter, som ansetts vidlåda den nuvarande sträckningen af statsbanans hufvudlinje mellan Igelsta hållplats och Saltskogs station, äro 1:o korsningen med Södertälje kanal på lågt liggande rörlig bro, 2:o att linjen icke berör Södertälje stad, hvarigenom nödvändiggöres grenbanan Saltskog—Södertälje samt 3:o hindret för en under en lång följd af år påtänkt omläggning af Södertälje kanal mellan sjön Maren och Saltsjön. Härtill kommer det otillfredsställande skick i afseende på utrymme och anordningar, uti hvilket den nuvarande stationen i Södertälje befinner sig. Det förslag till föreliggande järnvägsfrågas lösning, som järnvägsstyrelsen i underdåniga framställningar den 29 oktober 1908 och den 16 december 1909 framlagt, har afsett, att med minsta rubbningar af bestående trafikförhållanden aflägsna de omnämnda olägenheterna. Sålunda bibehålls hållplatsen vid Igelsta och bibehållos möjligheterna för densammas framtida utveckling. Från Igelsta drogs linjen genom Södertälje stad med korsning af kanalen vid slussen på sådan höjd, att sjöfart och järnvägstrafik gjordes oberoende af hvarandra. Genom en ny stations förläggande på Ekenbergsska gårderna skulle Södertälje stad erhålla en välbelägen station med tillräckliga utrymmen och nödiga utvecklingsmöjligheter vid statsbanans hufvudlinje, hvarigenom grenbanan Saltskog—Södertälje kunde bortfalla och Saltskogs station indragas. Den föreslagna sträckningen af järnvägslinjen skulle hålla alla möjligheter öppna för den påtänkta förändrade sträckningen af Södertälje kanal.

Den sålunda föreslagna linjesträckningen — Igelstalinjen — undanröjde samtliga befintliga olägenheter utan att åstadkomma rubbningar i bestående trafikförhållanden. Den medförde emellertid en annan olägenhet, nämligen en förlängning af hufvudlinjen med 3,440 meter, hvilken omständighet torde hafva varit hufvudanledningen till, att 1909 års Riksdag afslog den nådiga propositionen, under förhoppning att ytterligare utredning skulle lämna anvisning på en förmånligare lösning af denna järnvägsfråga.

Sedan ytterligare utredningar med bibehållande af förut angifna hufvudsynpunkter blifvit utförda, inkom järnvägsstyrelsen den 16 december 1909 till Kungl. Maj:t med förnyad framställning i saken.

Uti åberopade framställning framlade järnvägsstyrelsen resultatet af de anbefallda ytterligare undersökningarna, men förklarade sig fortfarande anse, att företräde borde gifvas åt Igelstalinjen. Den linje, som närmast efter den nyssnämnda skulle kunna komma ifråga, nämligen Glasbergalinjen, ägde visserligen den fördelen att vara 1,570 meter kortare än Igelstalinjen, men skulle åstadkomma en väsentlig rubbning i bestående förhållanden genom att icke beröra Igelsta. Vid ärendets vidare behandling anförde dåvarande departementschefen till statsrådsprotokollet, bland annat, ifråga om valet mellan Glasbergalinjen och Igelstalinjen, att den åvägabragta utredningen icke gifvit honom väsentlig anledning att frångå sin förut uttalade uppfattning om Igelstalinjens företräde, hvarför departementschefen helst skulle velat ansluta sig till järnvägsstyrelsens förslag. Då emellertid på grund af den behandling, som ägnats frågan i Riksdagen, ringa utsikt förefunnes, att detta förslag skulle vinna Riksdagens bifall, hade departementschefen ansett sig böra förorda, att Glasbergalinjen utfördes, att det gamla spåret Rönninge—Igelsta borttoges och att för tillgodoseendet af trafikbehovet vid Igelsta hållplats ett godsspår därjämte utlades mellan Klastorp å Glasbergalinjen och Igelsta. Den i enlighet med dessa uttalanden framlagda nådiga propositionen blef af 1910 års Riksdag bifallen, dock med den ändring, att godsspåret mellan Igelsta och Klastorp tillsvidare skulle utgå ur förslaget.

Vid ärendets dittillsvarande behandling af statsmakterna hade de af järnvägsstyrelsen här ofvan anförda hufvudsynpunkterna varit bestämmande endast med den afvikelse, att af 1910 års Riksdag det icke ansetts nödvändigt att taga hänsyn till den rubbning i bestående trafikförhållanden, som Glasbergalinjen skulle medföra för Igelsta, hvilken plats sålunda skulle förlora den järnvägsförbindelse densamma ägt alltsedan år 1879.

Vid behandlingen af en inom andra kammaren vid 1911 års Riksdag af herr W. Lundin väckt motion började emellertid andra synpunkter göra sig gällande. Det ifrågasattes nämligen, att, om tillräckligt stor kostnadsbesparing och vägförkortning kunde vinnas, man då skulle kunna frångå fordran på hufvudlinjens dragande på sådant sätt, att densamma berörde det nuvarande Södertälje, samt i sammanhang därmed afstå från den förbättring i trafikhänseende, som skulle vinnas genom upphörandet af grenbanetrafiken Saltskog—Södertälje.

Vidkommande den af Södertäljekommissionen framlagda Näslinjen, anför järnvägsstyrelsen, att ehuru väl förslaget ur teknisk synpunkt måste

anses tillfredsställande, detsamma dock medför betydande olägenheter af trafikteknisk och ekonomisk natur genom stationens å Näset stora afstånd från Södertälje, hvarjämte en afsevärd försämring af trafikeringsförhållandena å grenbanan till Södertälje inträder därigenom, att den å nuvarande grenbanan förekommande 540 meter långa stigningen 10:1,000 ersättes med en stigning 16,67:1,000 af 1,230 meters längd.

Enligt järnvägsstyrelsens beräkningar böra de förslag, mellan hvilka valet nu står, antagas medföra följande kostnader i anläggning:

- | | | |
|------|---|------------------|
| I. | Sakkunniges förslag enligt kommissionens alternativ 7, men med fast bro öfver kanalen (Näslinjen) | kr. 5,365,000: — |
| II. | Sakkunniges förslag enligt kommissionens alternativ 4 (Värdsholmslinjen) | » 4,404,000: — |
| III. | Kommissionens alternativ I, men med fast bro öfver kanalen (Glasbergalinjen) | » 6,045,000: — |
| IV. | Järnvägsstyrelsens Igelstalinje med fast bro öfver kanalen | » 5,715,000: — |

Styrelsens
slutliga
motivering.

Med afseende å valet mellan de olika alternativen finner järnvägsstyrelsen hufvudvikten böra läggas på den betydelse, man vill tillerkänna hvar och en af de olika hufvudsynpunkter, som tagits i betraktande vid förslagets uppgörande; och sammanfattar styrelsen på följande sätt sin mening i frågans nu föreliggande skick:

Hvad då först angår förhållandet mellan kanal- och järnvägstrafik, så äro förslagen I, III och IV i detta afseende tämligen likvärdiga. Den föreslagna bron i det förstnämnda förslaget lämnar en fri höjd af 26 meter öfver Saltsjöns normala högvattenyta (+ 4,4 meter öfver Stockholms slusströskel), under det att ifråga om de båda sistnämnda fria brohöjden är 26 meter öfver Mälarens medelvattenyta. (+ 4,2 meter öfver Stockholms slusströskel). Denna fria höjd, som förut varit ansedd såsom fullt tillräcklig, har af kommissionen på grund af verkställda utredningar befunnits otillräcklig och har därför föreslagits, att broarna skulle förses med en mindre broöppning, genom hvilken de mera sällan förekommande fartygen med större höjd än 26 meter kunde passera. Rörande denna anordning har järnvägsstyrelsen redan yttrat sig.

Förslagen I och II förutsätta station på Näset, respektive vid Ström, samt grenbanetrafik till Södertälje, medan förslagen III och IV förutsätta, att hufvudlinjen passerar Södertälje och att sålunda grenbanetrafiken bortfaller.

Af de föreliggande handlingarna framgår icke tydligt, hvilken ställning Södertälje stad numera intager till frågan. Den omständigheten, att staden förklarat sig villig att göra vissa utfästelser till förmån för Näslinjen, innebär icke, enligt järnvägsstyrelsens mening, att staden föredrager denna linje. Af det föregående framgår, att de bidrag i mark och penningar, som staden tillförbundit sig för Glasbergalinjen, äro väsentligt högre än för den förra. Järnvägsstyrelsen anser sig därför böra antaga, att staden fortfarande skulle föredraga, att Glasbergalinjen komme till stånd.

Det torde möjligen icke få anses uteslutet, att farhågan för att statsmakterna skulle stanna vid ett antagande af den af kommissionen alternativt förordade Vårdsholmslinjen haft sitt inflytande på den ställning, staden ansett sig böra intaga i fråga om Näslinjen. För järnvägsstyrelsen, som vid frågans föregående behandling ansett sig skyldig att så långt sådant varit möjligt taga hänsyn till ett så betydande samhälles trafikintressen, bortfaller gifvetvis, för den händelse Södertälje stad verkligen ändrat mening, ett viktigt skäl för hufvudlinjens framdragande genom Södertälje. Emellertid kvarstår oberoende häraf dels den resande allmänhetens intresse, dels det rent trafiktekniska intresset att ernå en linjesträckning, som i möjligaste mån förenklar trafikanordningarna och trafiktjänsten. Den nu pågående grenbanetrafiken till Saltskog har städse varit ur trafikteknisk och ekonomisk synpunkt otillfredsställande och blir detta ännu mera allteftersom rörelsen växer. Den första sträcka från Stockholm söderut, som bör elektrifieras, är linjen Stockholm—Gnesta. Att från Näset nedföra de elektriska tågen till Södertälje och därifrån tillbaka för att fortsätta på hufvudlinjen, kommer alltid att medföra tidsförluster för hufvudlinjens resande. Dessa komma med allt skäl att påyrka, att tågen på hufvudlinjen skola få framgå direkt, och att resande till och från Södertälje måste stiga om vid stationen på Näset. Ju mera trafiken växer, desto starkare framträda de nyss framhållna och öfriga olägenheter. En grenlinje kan stundom af tekniska skäl vara oundviklig och medför ej heller några större olägenheter, om trafiken, som med densamma skall ombesörjas, är obetydlig. En dylik anordning bör dock undvikas, om, såsom här är fallet, trafiken är betydande och något tvingande tekniskt skäl för densamma icke föreligger.

Med stöd af det anförda uttalar styrelsen såsom sin mening, att en tillfredsställande lösning af Södertälje järnvägsfråga förutsätter hufvudlinjens framdragande genom Södertälje stad. Den vägförlängning och

den kostnadsökning, som härigenom uppstår, sakna afgörande betydelse i jämförelse med de fördelar, som vinnas.

Stationsförhållandena i Södertälje blifva tillfredsställande ordnade enligt förslagen III och IV, hvaremot de blifva mindre tillfredsställande ordnade enligt förslagen I och II.

Värdsholmslinjen är den billigaste af de ifrågasatta linjerna. Denna linje lämnar trafikförhållandena vid Igelsta oförändrade, men tillgodoser i öfrigt ingen af de hufvudsynpunkter, hvilka för järnvägsstyrelsen varit bestämmande vid uppgörandet af förslag till lösning af Södertälje järnvägsfråga. Linjens låga bro öfver kanalen medför järnvägs- och kanaltrafikens fortfarande beroende af hvarandra. Södertälje erhåller icke station vid hufvudlinjen, och göres i stället Saltskogs station svårtillgängligare för staden genom stationens flyttning 700 meter söderut. Den ur trafikteknisk synpunkt så otillfredsställande grenspårtrafiken till Södertälje bibehålles och ökas grenspårets längd från den nuvarande längden 1,264 till 1,970 meter. Hvarken statsbanans, kanalens eller Södertälje stads intressen blifva genom denna linje väl tillgodosedda, och därför kan ej detta förslag anses utgöra en slutgiltig lösning af här omhandlade fråga, hvarför järnvägsstyrelsen på denna grund afstyrker dess antagande.

Igelsta trafikförhållanden ordnas på tillfredsställande sätt enligt förslagen I, II och IV, hvaremot enligt III Igelsta beröfvas järnvägsförbindelse.

De hufvudsynpunkter, som, enligt hvad ofvan anförts, varit vid frågans hittillsvarande behandling för järnvägsstyrelsen bestämmande, anser styrelsen sålunda fortfarande äga oförminskad betydelse. Huruvida ett undantag härifrån bör göras i fråga om hänsynen till en eventuell ombyggnad af Södertälje kanal med ny sträckning, anser sig järnvägsstyrelsen dock icke kunna tillförlitligt bedöma.

Af de föreslagna linjerna anser sålunda järnvägsstyrelsen Näslinjen med fast bro äga betydande företräde framför Världsholmslinjen, men finner styrelsen ingendera af dessa linjer böra ställas framför vare sig den af Riksdagen beslutade Glasbergalinjen eller den af järnvägsstyrelsen såväl år 1908 och 1909 som äfven nu fortfarande förordade Igelstalinjen. Då emellertid beslut af statsmakterna redan fattats om utförandet af Glasbergalinjen, anser sig styrelsen icke böra framställa annat förslag, utan har med stöd af det anförda hemställt

att proposition måtte aflåtas till Riksdagen om anslag för år 1913 af 3,500,000 kronor till denna banbyggnad med rätt för Kungl. Maj:t

att för innevarande år af detta belopp förskottsvis utanordna 1,250,000 kronor.

Då jag nu öfvergår till att uttala mig angående hvilken linje, som enligt min åsikt bör tillerkännas företräde, ber jag att till en början få erinra om, att Igelstalinjen af 1909 års Riksdag förkastats, att 1910 års Riksdag därefter bestämt sig för en annan linje samt att de nya uppslag, som föranledde 1911 års Riksdag att begära förnyad utredning angående järnvägens rätta sträckning, ej hade något med Igelstalinjen att skaffa. Ehuru väl järnvägsstyrelsen fortfarande finner Igelstalinjen vara den lämpligaste, anser jag för min del, att med hänsyn till hvad i ärendet förut förekommit och till den afsevärda vägförlängning af förevarande hufvudlinje i stambanenätet, som därmed skulle följa, Igelstalinjen måste vara utesluten från att nu komma i åtanke. Med hvilken som helst af Vårdsholmslinjen och Näslinjen blir Igelsta trafikintresse lika väl tillgodosedt som med nuvarande linje.

De alternativ, som kunna sättas ifråga, äro alltså enligt min mening endast Glasbergalinjen (alternativ 1), Vårdsholmslinjen (alternativ 4) och Näslinjen (alternativ 7). Vid valet mellan dessa tre linjer har jag för min del kommit till den uppfattning, att *Näslinjen* bör antagas till utförande. Skälen härför, främst den kortare längden å hufvudspåret samt den billigare anläggningskostnaden, skall jag nu tillåta mig utveckla något närmare.

I fråga om företrädet mellan de nämnda linjerna synes mig först böra beaktas vikten af att icke utan tvingande skäl förlänga ifrågasatt statsbanelinjes hufvudspår. Glasbergalinjens hufvudspår är 1,832 meter längre, medan Vårdsholmslinjen är 191 meter kortare och Näslinjen 702 meter kortare än den nuvarande linjens hufvudspår. Järnvägsstyrelsen har visserligen ansett, att trafikinkomsterna till en början, och således väl också trafiktaxorna, böra bli oförändrade hvilken linje som väljes, den må vara längre eller kortare än den nuvarande. Vid den omarbetning af trafiktaxorna, som påginge, komme i alla händelser, säger järnvägsstyrelsen, så betydande tarifförändringar att inträda, att i jämförelse därmed den ändrade väglängdens inflytande på fraktsatserna blefve obetydlig. Man lär väl dock kunna utgå från att, huru man än i början förfar, en ungefär 2 1/2 kilometer längre vägsträcka i längden måste öka kostnaderna för person- och godstrafiken och således komma att belasta den trafikerande allmänheten. Detta, äfvensom den, låt vara ringa, ökning af tiden för tågens framförande, som följer af en vägför-

**Departements-
chefens
yttrande.**

Igelstalinjen
bör ej upp-
tagas.

Fördelar med
Näslinjen i
kortare längd
å hufvud-
spåret.

längning, kan ej fränkännas betydelse, när det gäller en så liflig och betydelsefull trafikled, som den ifrågavarande, hvilken förmedlar hufvudtrafiken mellan Stockholm och södra Sverige samt kontinenten.

I exakt siffra är Glasbergalinjen 2,534 meter längre än Näslinjen, hvadan Glasbergalinjen i förevarande hänseende står bestämdt efter Näslinjen, ett förhållande, som, därest ej andra faktorer föreligga, hvilka verka i motsatt riktning, måste utgöra ett starkt skäl *mot* Glasbergalinjen. Och vill jag härvid särskildt framhålla, att det företräde Glasbergalinjen har genom att grenspår till Södertälje icke erfordras, icke i och för sig synes mig i nu förevarande hänseende afgörande. Det är hufvudspårets längd, som det är af betydelse för hela den stora trafiken att icke öka. Grenbanan betalar nog i det hela sig själf.

Driftkostna-
der för de
olika linjerna.

Beträffande driftkostnaderna för de olika linjerna erinrar jag, att enligt så väl trafikcheferna Ståhles och Bärnheims som statistikern Norrmans beräkning driftkostnaderna för Vårdsholmslinjen och Näslinjen ansetts mindre än för Glasbergalinjen. Järnvägsstyrelsen åter anser, att, då Näslinjen kräver skötseln af två stationer och bispår, Glasbergalinjen kommer att medföra lägre underhålls- och driftkostnader än Näslinjen. Någon afsevärdare skillnad i ena eller andra riktningen torde dock knappast behöfva räknas med, då den kortare längden å hufvudspåret för Näslinjen afsevärdt motväger de ökade kostnaderna för två stationer vid Näslinjen mot en å Glasbergalinjen samt grenbanan ju också får sin trafik och sina sannolikt afsevärda trafikinkomster. Skulle emellertid Glasbergalinjen härutinnan äga något företräde, uppväges detta enligt min mening i allt fall af öfriga, förut påpekade och nedan omförmälda fördelar med Näslinjen.

De olika lin-
jernas före-
träde med
hänseyn till
kanaltrafiken.

Vid bedömande af spörsmålet om, hvilken af de föreliggande järnvägslinjerna bör tillerkännas företräde, måste särskildt afseende fästas vid trafiken genom Södertälje kanal. Den omfattande utredning, som Södertäljekommissionen underkastat frågan om erforderlig brohöjd för järnvägsbro öfver kanalen och om lämpligaste sättet för en ombyggnad af Södertälje kanal, synes mig hafva medfört, att hela bro- och kanalfrågan kommit i ett något förändradt läge.

Ännu den kommission, som under 1911 års Riksdag afgaf utlåtande angående Strömslinjen m. m., ansåg, att en kanallinje i sträckningen Maren—Strömsviken borde tagas under allvarligt öfvervägande, då den erbjöde åtskilliga fördelar såväl ur handels och sjöfartens som ur ekonomisk synpunkt. Med denna uppfattning var det önskvärdt att med

järnvägslinjen söka korsa kanalen på en punkt, som kunde antagas vara gemensam för de båda alternativa kanalsträckningarna. Den utredning, som numera föreligger, synes emellertid gifva vid handen, att, då farleden mellan Mälaren och Saltsjön skall ombyggas, detta bör ske efter nuvarande kanaleden. Med hänsyn till kanalens ombyggnad äro således de tre linjerna likvärdiga.

Däremot skilja sig dessa linjer i afseende på järnvägsbrons höjd öfver vattenytan, i det att denna höjd för Vårdsholmslinjen ej kan bli mer än 20 meter, under det Glasbergalinjens och Näslinjens broar beräknats ligga, den förra på en fri höjd af 25 meter och den senare af 26 meter öfver högvattenytan. I afseende på önskemålet att göra järnvägstrafiken såvidt möjligt oberoende af seglationen på kanalen äro således de två sistnämnda linjerna sins emellan likställda och hafva härutinnan ett bestämdt företräde framför Vårdsholmslinjen. Med hänsyn till sjöfarten är Näslinjens klaffbro afsevärdt fördelaktigare än Glasbergalinjens allenast 5 meter höjbara lyftspann, som begränsar masthöjden för passerande fartyg till högst 30 meter.

Järnvägsstyrelsen har i sitt utlåtande den 30 mars 1912 afstyrkt Södertäljekommissionens förslag om anbringande af rörlig öppning (klaff) i kanalbron, om denna bro lägges på 26 meters fri höjd öfver högvattenytan. Ehuru väl det för järnvägstrafiken obestriddigt är en lättnad och fördel, om bron blir helt fast, kan jag dock icke förorda, att så sker. En ståndpunkt, sådan som den järnvägsstyrelsen intagit, skulle, synes mig, leda till, att man måste bygga en bro på 30 meters fri höjd, hvilket ur ekonomisk synpunkt är förenadt med de största uppoffringar, ja till och med, om järnvägs- och kanaltrafiken skulle göras fullständigt oberoende af hvarandra, på en ännu större höjd öfver vattenytan, en höjd, som skulle vara omöjlig att uppnå utan oerhörda kostnader. Södertäljekommissionen synes mig hafva tillräckligt utredt, att järnvägstrafiken, äfven efter mycket stark ökning, kan tillfredsställande ordnas öfver en klaffbro med 26 meters fri höjd, under hvilken det ojämförligt största antalet fartyg kan fritt passera. Att å andra sidan, genom att göra en bro på en fri höjd af 26 meter fast, bereda en del, låt vara för närvarande helt få, trafikerande fartyg svårigheter samt kanske utesluta någon del af den trafik, som med kanalens ombyggnad eljest skulle kunna passera densamma, synes mig icke vara tillrädligt. Jämväl de sjömilitära synpunkterna tala, såsom också marinstaben framhållit, starkt mot att utesluta klafföppningen i en bro på 26 meters fri höjd. Skulle, mot hvad nu kan antagas, i framtiden afgörande svårigheter och risk för järnvägstrafiken öfver bron uppstå genom klafföppningens

användande, får förbud för klaffens öppnande meddelas och sjötrafiken anordna sig härefter.

Att däremot antaga Vårdsholmslinjen och anlägga en bro på allenast 20 meters höjd, synes mig icke böra ifrågakomma, enär både kanal- och järnvägstrafiken därpå skulle blifva afsevärdt lidande, i det att järnvägs- och kanaltrafiken icke därmed blefve i tillräcklig grad oberoende af hvarandra. Vederbörande myndigheter, som yttrat sig i fråga om den lämpligast fria brohöjden, hafva också afstyrkt en bro på allenast 20 meters höjd.

I förbigående vill jag betona, att jag med att uttala mig angående den nu ifrågavarande brons rörlighet gifvetvis icke intagit någon ståndpunkt till frågan om beskaffenheten af järnvägsbron öfver Hammarbyleden.

Betydelsen af
statsköp af
Södertälje ka-
nal.

Med hänsyn till den stora betydelsen af att staten förvärfvar Södertälje kanal och så snart som möjligt ombygger densamma för att därigenom öppna en tillfredsställande sjötrafikled mellan Saltsjön och Mälaren samt dess uppland, har, på sätt förut omförmäls, efter underhandlingar, köpeanbud erhållits å kanalbolagets egendom, hvilket köpeanbud, om det antages, sätter staten i tillfälle att nu och för all framtid fritt ordna med trafikförhållandena öfver och på kanalen såsom lämpligast finnes. Att detta emellertid, enligt min mening, ej bör föranleda till en lägre bro än på 26 meters fri brohöjd har jag nyss uttalat. En fullständig ombyggnad af Södertälje kanal torde visserligen ej behöfva ifrågakomma i sammanhang med förevarande järnvägsanläggning. Ej så litet minskad kostnad skulle visserligen därmed uppstå, men ombyggnadsfrågan är icke tillräckligt utredd för att kunna föreläggas årets riksdag, hvilket däremot är nödvändigt med järnvägsbyggnaden Rönninge—Saltskog. Till ett annat år torde dock böra utredas, huruvida och i hvad omfattning järnvägsbyggnaden kan och bör kombineras med kanalombyggnaden. Dock torde, med hänsyn till den kostnadsminskning för järnvägsanläggningen, som uppstår, om sidoschakt kunna tagas från kanalslänterna, sådana anordningar redan nu böra beräknas och vidtagas i sammanhang med järnvägsbyggnaden, att nämnda förmån kan vinnas. Allt detta gifvetvis under förutsättning, att Näslinjen blir den slutligt godkända.

Ur kanalens och kanaltrafikens synpunkt synes mig på ofvan anförda grunder både Näslinjen och Glasbergalinjen äga ett bestämdt företräde framför Vårdsholmslinjen. Näslinjen äger å sin sida, med hänsyn till broanordningarna och de möjligheter den ger att i visst afseende kombinera järnvägsanläggningen med en önskvärd ombyggnad af kanalen, något företräde framför Glasbergalinjen.

Hvad härefter beträffar valet mellan de olika linjerna med hänsyn till Södertälje stads intressen, är det tydligt, att Vårdsholmslinjen, i jämförelse med de öfriga två linjerna, tillgodoser staden sämre än för närvarande, utan att staden på annat sätt erhåller fördelar, som kunna uppväga detta förhållande. Glasbergalinjen däremot förlägger stationen inom staden och befriar trafikanterna från de olägenheter, som äro förenade med det nuvarande bispåret. Att staden själf betraktar detta såsom en stor fördel, är uppenbart och framgår tydligt af de stora uppoffringar, som staden åtagit sig för att få denna linje till stånd.

De olika linjerna ur Södertälje stads synpunkt.

Järnvägsstyrelsen synes i sitt utlåtande hafva vid valet af linje framför allt velat beakta staden Södertäljes behof och anspråk på förbättrade kommunikations- och stationsförhållanden. Denna synpunkt har obestriddigt sin afsevärda betydelse, men det synes mig klart, att den icke kan få verka afgörande på hela frågan; och lika klart finner jag det också vara, att under för handen varande förhållanden linjer, som blifva för staden sämre än den nuvarande, icke böra ifrågasättas. Då så är fallet med Vårdsholmslinjen, synes mig denna, jämväl ur Södertälje stads synpunkt, vara underlägsen de andra båda linjerna.

Däremot synas mig goda skäl tala för, att Näslinjen, om den också kanske ej i allo anses likvärdig från stadens synpunkt med Glasbergalinjen, dock fullt tillfredsställande fyller de rimliga anspråk, som Södertälje stad kan hafva vid ifrågavarande järnvägsanläggning. Trafikförhållandena blifva med Näslinjen, med sina båda inom stadens område belägna stationer, bättre än de nuvarande, och fråga är också, om ej Näslinjen bättre än Glasbergalinjen främjar stadens framtidsutsikter. Näsområdet och Strömsområdet torde i och för sig vara väl lämpade för industriella anläggningar. Förlägges nu järnvägsstationen till Näset samt kajer och hamnspår anordnas, torde Näsområdet erhålla väl så stora förutsättningar för att draga till sig och utveckla storindustri, som markerna i den nuvarande stadens omedelbara närhet. Därtill kommer, att det i samband med valet af Näslinjen ifrågasatta inköpet, från statens sida af Södertälje kanal och denna kanals därmed antagligen snara ombyggnad måste vara af betydande intresse för Södertälje stad. Ur nu berörda synpunkter måste Näslinjens tillkomst äfven för staden vara en fördel. Att staden också hyser denna uppfattning, framgår uppenbart af det preliminära aftal, som träffats mellan staden och de särskildt tillkallade sakkunniga rörande mark, som erfordras för Näslinjen med hvad därtill hör. Med den osäkerhet, som råder angående utfallet af värdering genom expropriationsnämnd, synes vara skäl att godtaga det nämnda aftalet, hvarvid emellertid järnvägsstyrelsens erinringar mot punkterna

2, 4, och 11 torde böra iakttagas, hvilket ej kan möta svårighet att ernå. Jag har också eljest grundad anledning uttala, att Näslinjens tillkomst och det ifrågasatta statsinköpet af Södertälje kanal betraktas med tillfredsställelse af Södertälje stad, och att staden anser Näslinjen, äfven från stadens intressen sedt, vara en god lösning af ifrågavarande invecklade trafikspörsmål, ehuru gifvetvis Glasbergalinjen, som drager stambanans hufvudlinje genom staden, fortfarande af staden anses fördelaktigast.

Förhållandet
till Norra
Söderman-
lands järn-
väg.

Innan jag öfvergår till en jämförelse mellan de ifrågavarande linjerna ur kostnadssynpunkt, skall jag med några ord beröra frågan om Norra Södermanlands järnvägs sammanknytning med statsbanan. Därvid vill jag först nämna, att samtrafik via Södertälje station och bispåret till den föreslagna stationen på Näset blott torde vara ett provisorium. Det lär derför vara att föredraga, att rättsförhållandet nu definitivt ordnas. I detta afseende synes mig otvifvelaktigt, att den enskilda järnvägen ej på sin koncession eller de med järnvägsstyrelsen träffade öfverenskommelserna angående begagnandet af Saltskogs station kan grunda någon förpliktelse för statsens järnvägar att för all framtid såsom hittills hålla sistnämnda station till handa såsom sammanbindningsstation å hufvudlinjen.

Å andra sidan är det tydligt, att allenast den omständigheten, att sammanbindning med statsbanan kunde ske i Saltskog, föranledt Norra Södermanlands järnvägsbolag att för sin järnvägs inledande dit nedlägga vissa kostnader, som nu blifva onyttiga. I stället framtvingas med Näslinjen anläggning af en ny spårförbindelse, som ökar järnvägens anläggningskostnad. Vidare ber jag att få nämna, att järnvägen erhållit statslån å 1,781,595 kronor, hvarå förfallna räntor till nära 600,000 kronor äro oguldna.

En af möjligheterna till skälig uppgörelse med Norra Södermanlands järnväg synes mig vara, att saken betraktas såsom om järnvägen anlagts, först då statsbanan haft sin station på Näset, och med hänsyn härtill kostnaderna fördelas mellan bolaget och statsverket. Anläggningskostnaden för järnvägen borde enligt denna tanke upptagas med inräknande af den nya, men med frånräknande af den gamla förbindelseleden. I förhållande till den sålunda erhållna slutsumman, lär bolagets statslån kunna ökas med visst belopp, och ett lika belopp torde bolaget böra gälda. Återstoden, motsvarande hvad som redan nedlagts i den gamla förbindelseleden, torde få stanna å statsverket. Jag ber emellertid att få framhålla, att den nu antydda anordningen, om den

kan komma till stånd, ingalunda bör kunna åberopas såsom prejudicerande för framtiden, enär i föreliggande fall säregna förhållanden föreligga.

Möjligt är också, att andra grunder för en uppgörelse kunna ifrågasättas, som äro för staten antagliga utan att oskäligt betunga den enskilda järnvägen. Det lärer väl framdeles, om Näslinjen blir fastställd, ankomma på Kungl. Maj:t att härutinnan meddela skäliga bestämmelser, därest ej en uppgörelse mellan Norra Södermanlands järnväg och järnvägsstyrelsen kan träffas.

Hvad slutligen beträffar kostnaderna för de tre linjer, hvarom här närmast är fråga, så beräknas desamma något olika i vissa afseenden af Södertäljekommissionen och järnvägsstyrelsen eller på följande sätt:

Kostnaderna
för de olika
linjerna.

Glasbergalinjen:

Kommissionens siffror: — efter olika alt. för Igelstatrafikens ordnande — kr. 6,330,000, (väg Igelsta—Klastorp) 6,540,000 (n. v. linje Rönninge—Södertälje) och 6,462,000 (spårväg Igelsta—Klastorp). Det bör bemärkas, att kommissionen härvid räknat med lyftspann öfver kanalen samt att Södertälje stads bidrag 200,000 kr. afdragits från de beräknade kostnaderna.

Järnvägsstyrelsens siffror: kr. 6,045,000 (fast bro och Igelstatrafiken ordnad medelst vägförbindelse Igelsta—Klastorp och med Södertälje stads bidrag frändraget kostnadssumman.)

Värdsholmslinjen:

Kommissionens siffror: kr. 4,262,000.

Järnvägsstyrelsens siffror: kr. 4,404,000.

Näslinjen:

Kommissionens siffror: kr. 5,420,000: —, (klaffbro och Norra Södermanlands järnvägs anslutning bekostad af statsverket.

Järnvägsstyrelsens siffror: kr. 5,365,000 (förutsättning: fast bro samt att det af de sakkunniga föreslagna aftalet med Södertälje stad kommer till stånd och att statsverket helt bekostar Norra Södermanlands järnvägs inledande till stationen på Näset; däremot äro här pålagda de ökade kostnaderna för stationshuset i Södertälje och för de af järnvägsstyrelsen för Glasbergalinjen verkställda egendomsköp, efter afdrag för deras af styrelsen beräknade försäljningsvärde).

Denna jämförande öfersikt visar, att Vårdsholmslinjen efter kommissionens siffror är, i jämförelse med Glasbergalinjen, efter kommissionens utredning för den billigaste Glasbergalinjen 2,068,000 kr. billigare och efter järnvägsstyrelsens utredning för båda fallen 1,641,000 kr. billigare samt att Näslinjen efter kommissionens siffror är, i jämförelse med Glasbergalinjen, enligt kommissionens utredning för billigaste fall 910,000 kr. billigare och enligt järnvägsstyrelsens beräkning för båda fallen 680,000 kr. billigare.

För att emellertid utröna, om de beräknade kostnaderna för Näslinjen voro hållbara, har jag satt mig i förbindelse med Nordiska järnvägsbyggnadsaktiebolaget, som härefter ingifvit olika entreprenadanbud å utförande af hela eller delar af ifrågavarande järnvägslinje och ombyggnaden af Södertälje kanal. Dessa anbud, hvilka gifvetvis behöfva underkastas ytterligare granskning, därest anläggningarna skulle utföras på entreprenad och anbudens antagande ifrågasättas, utvisa, att såväl hela omläggningen af västra stambanan mellan Rönninge och Saltskog som ombyggnaden af Södertälje kanal till 5,5 meters djup, enligt Södertäljekommissionens Näslinje (nr 7) och kanallinjens alternativ nr 1, skulle, vid utförandet i ett sammanhang af såväl hela järnvägsanläggningen som hela kanalombyggnaden, för de delar entreprenaden omfattar, betinga 1,030,000 kronor mindre kostnad än af Södertäljekommissionen beräknats. Vid utförande allenast af järnvägsanläggningen, för hvilken kontrakterade arbetstider satts till 2½ år, skulle nämnda kostnadsminskning uppgå till c:a 430,000 kr., därvid c:a 430,000 kub.-meter sidoschakt skulle uttagas i södra delen af Södertälje kanal för underlättande af en blifvande kanalutvidgning. Därmed skulle skillnaden i kostnaden för Näslinjen och Glasbergalinjen kunna skattas till omkring 1,100,000 kr. till den förra linjens favör. Hela den mellan Maren och Saltsjön belägna kanalsträckan skulle, om arbetet finge ske i samband med järnvägsanläggningen, kunna uttagas till de för 5,5 meters seglationsdjup afsedda dimensionerna för en kostnad, som med c:a 300,000 kronor understeg den af Södertäljekommissionen beräknade. Entreprenören har förklarat sig vilja ställa säkerhet i deponerade värdepapper för 350,000 kr. för kontrakt om hela järnvägs- och kanalbygget samt för 232,000 kr. för järnvägens utförande med kanalsidoschakt.

Hvad sålunda förekommit synes mig ge vid handen, att de för Näslinjen af Södertäljekommissionen uppgjorda kostnadsförslagen icke äro för låga, och att sannolikt afsevärd besparing däri skall kunna vinnas vid arbetenas öfverlåtande på entreprenad samt genom antagande af Södertälje stads, Igelstas m. fl. erbjudanden.

Kostnadsfrågan för de olika linjerna synes kunna sammanfattas sålunda. Vårdsholmslinjen blir den billigaste af alla, men synes, på sätt förut omförmälts, vara oantaglig ur synpunkten af kanal- och järnvägs- trafikens vederbörliga anordnande och af Södertälje stads berättigade intressen. Näslinjen blir afsevärdt billigare än Glasbergalinjen, huru mycket är för närvarande svårt att uppgifva, men, med kloka anordningar och om förberörda entreprenadanbud befinnas riktiga och antagliga, borde besparingen kunna uppgå till och möjligen något öfverstiga det kapitalutlägg, som staten behöfver ikläda sig för det förvärf af Södertälje kanal, som jag samtidigt ärnar underställa Kungl. Maj:ts pröfning, och hvilket förvärf betingar en utgift för statsverket af 780,000 kronor.

I fråga om det anslag, som i anledning af de utaf mig ofvan häfdade synpunkter nu bör begäras, vill jag först uttala den mening, att kostnaden för de af järnvägsstyrelsen gjorda egendomsinköpen för Glasbergalinjen icke synas böra nu påföras det anslagsäskande, hvarom här är fråga. Det må ankomma på framställning längre fram, huru med nämnda egendomar bör förfaras. Däremot har järnvägsstyrelsen, för den händelse att uppgörelseförslaget med Södertälje stad godkännes, beräknat vissa tillägg och vissa minskningar i de af kommissionen beräknade kostnaderna. Minskningarna öfverstiga dock tilläggen med 45,800 kronor, hvilket belopp alltså torde kunna afräknas från kommissionens slutsiffra.

På grund af hvad jag sålunda anfört och under hänvisning till hvad jag i statsverkspropositionen yttrat angående det nu erforderliga anslagets belopp, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

att under förbehåll af upplåtelse af mark m. m. enligt viss, i protokollet närmare omförmält utfästelse besluta dels att fortsätta arbetet med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna och därvid framdraga banan öfver Södertälje kanal på bro af 26 meters fri höjd med rörlig öppning (klaff) söder om nuvarande järnvägsöfvergången samt anordna station å Näset, dels att utlägga bispår till Södertälje stad och ombygga stationen därstädes, allt i hufvudsaklig öfverensstämmelse med Södertäljekommissionens förslag och för en beräknad kostnad af 5,374,200 kronor, däri inberäknadt viss kostnad för Norra Södermanlands järnvägs anslutning till stationen å Näset; och

att för ändamålet bevilja ett anslag för år 1913 af 2,900,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1912 af tillgängliga medel utanordna högst 1,250,000 kronor.

Till denna af statsrådets öfriga medlemmar biträdde hemställen behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

Ur protokollet:

Niklas A. Lindhult.

Bilaga 1.

Förutsättningar och villkor för vissa utfästelser från Södertälje stad för Näslinjen (första förslaget).

1:o) stambanelinjen Rönninge—Ström utföres i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det inom kommissionen utarbetade med »Alt. VII» betecknade förslag;

2:o) järnvägen framföres öfver södra delen af Södertälje kanal å en bro, förlagd på lägst 26 meters fri höjd öfver högvattenytan och anordnad på sådant sätt, att afsevärdt hinder ej uppstår vare sig för sjö- eller järnvägstrafiken, samt med ett afstånd mellan bropelarna af 24 meter och med en fri gångbana vid brons ena sida;

3:o) all för banvallens och stationsplanens bildande å sträckan Igelsta—Ström erforderlig sidoschakt tages utefter södra kanalen i enlighet med hvad bolagsstämma den 19 oktober 1911 med delägarne i Södertälje kanal- och slussverksaktiebolag medgifvit;

4:o) Södertälje nuvarande järnvägsstation ombygges och utvidgas till en s. k. terminusstation för såväl person- som godstrafik och förses med nytt stationshus med fasad, vettande mot Badhotellet, och förlagdt på sådant sätt, att framför detsamma erhålles tillräcklig vändplan mot gatan;

5:o) å Näset anlägges förbindelsestation med stationshus och godsmagasin förlagda så långt norrut som möjligt och så, att bekväma gatu-förbindelser dit utan svårighet kunna anordnas, samt medelst särskilda spår förenad dels med Södertälje förenämnda station och dels med hamnspåret till Södertälje uthamn;

6:o) öster om kanalen anlägges anhaltsstation så nära kanalen som lutningsförhållandena medgifva;

7:o) öster om Lilla Nygatans fortsättning utefter sjön Maren och utanför nuvarande strandlinjen anlägges på statens bekostnad en minst 250 meter lång kaj, som förses med kajspår i förbindelse med spårsystemet i öfrigt och så anordnade, att lossning och lastning kan ske direkt mellan banvagnar och fartyg, hvilken kaj med full äganderätt öfverlåtes till Södertälje stad, allt enligt den närmare öfverenskommelse, som, innan järnvägsanläggningen påbörjas, kan komma att träffas mellan staden och Kungl. järnvägsstyrelsen, eller, i brist af öfverenskommelse, enligt Kungl. Maj:ts bestämmelser;

8:o) bangårdar och järnvägslinjer anordnas på sådant sätt, att hinder ej möter för staden att vare sig i samband med järnvägsanläggningen eller framdeles framdraga trafikleder samt ledningar för vatten, aflopp och belysning, allt enligt den närmare öfverenskommelse, som, innan järnvägsanläggningen påbörjas, kan komma att träffas mellan staden och kungl. järnvägsstyrelsen, eller, i brist af öfverenskommelse, enligt Kungl. Maj:ts bestämmelser;

9:o) i ändamål att möjliggöra utförandet af en planerad industrikanal mellan Strömsviken och Saltskogsfjärden bygges vid Ström omedelbart vid järnvägens anläggande en bro med 30 meters spann och minst 10 meters fri höjd öfver Saltsjöns högvattenyta samt så anordnad, att hinder ej möter för gatuförbindelse under bron; framdeles, när staden så påfordrar för utförande af industrikanalen, ändras nyssnämnda bro till en rörlig, hvarjämte då anordningar vidtagas för beredande af möjlighet att vid korsningen mellan järnvägen och de hamnspår, som äro afsedda att framdragas utefter industrikanalen, åstadkomma fri passage för minst två järnvägsspår och en minst 6 meter bred körbana å hvardera sidan om kanalen;

10:o) för anslutning af Norra Södermanlands järnvägs hufvudspår anordnas vid Ström en blockstation, och skall sagda järnväg vara berättigad att införa tåg å stambanelinjen till stationen på Näset;

11:o) framdeles skall, så snart staden det påfordrar, spårförbindelse anordnas från bangården å Näset såväl till en planerad hamnanläggning å Näsets södra del som ock till det för industrianläggningar afsedda området utefter förberörda industrikanal;

12:o) för staden tillhöriga husbyggnader, som måste flyttas eller hvilkas värde förminskas genom järnvägsföretaget, skall staten gälla ersättning, som i vanlig ordning utsedde gode män bestämma;

13:o) all å den för ifrågavarande järnvägsanläggning från staden upplåtna mark växande skog tillfaller staden och upphugges enligt af stadens drätselkammare lämnad anvisning på statens bekostnad;

14:o) af den mark, som nu upptages af järnvägslinjen Igelsta—Ström med tillhörande område och som icke blir för vare sig Statens järnvägar eller Norra Södermanlands järnväg vidare erforderlig, skall Södertälje stad utan ersättning erhålla den del, som är belägen inom stadens planlagda område, samt berättigas att för ett pris af högst en krona pr kvadratmeter inlösa återstoden eller del däraf, och skall den mark, som sålunda skall fritt öfverlämnas, tillträdas af staden omedelbart efter det den nya järnvägsanläggningen blifvit färdig, under det att staden skall äga rätt till en betänketid af ett år, från nyssnämnda

tidpunkt räknadt, inom hvilken tiden må äga att bestämma, huruvida och till hvilken del den vill inlösa återstående delen af marken; samt

15:o) direkta persontåg mellan Stockholm och Södertälje samt vice versa anordnas till minst det antal, som med utgångspunkt från nuvarande förhållanden motsvarar stadens utveckling och invånarantalets ökning.

Under förutsättning att ofvan anförda villkor uppfyllas, är Södertälje stad dessutom villig att till staten med full äganderätt upplåta den mark, som erfordras för angifna järnvägslinjer och stationsområden och nu befinner sig i stadens ägo;

a) å stadens östra område utan ersättning;

b) å stadens planlagda område på Näset en areal af intill 126,000 kvadratmeter för ett pris af en krona pr kvadratmeter såsom skälig ersättning för stadens kostnader för upprättande af ny stadsplan samt framdragande af gator m. fl. dylika utgifter; skulle härutöver för järnvägens behof erfordras ytterligare mark å Näset, skall staten härför erlægga betalning efter ett pris, motsvarande senast fastställda försäljningspris för mark å Näset eller tre kronor pr kvadratmeter, under förutsättning likväl att marken tagits i anspråk för järnvägens behof före den 1 januari 1917; samt

c) å egendomen Ström i Tveta socken för ett pris af 50 öre kvadratmeter.

Bilaga 2.

Köpekontrakt.

Emellan Kungl. Maj:t och Kronan, å ena sidan, samt Södertälje stad, å andra sidan, är följande köpeaftal träffadt:

För den händelse den af 1910 års Riksdag enligt den så kallade Glasbergalinjen beslutade järnvägssträckningen mellan Rönninge och Ström icke skulle komma till utförande samt 1912 år Riksdag skulle besluta samma järnvägssträcknings framdragande öfver det så kallade Näset å Södertälje stads västra område med stor station å Näset, upplåter och försäljer Södertälje stad med full äganderätt till Kungl. Maj:t och Kronan nedannämnda för ifrågavarande järnvägslinje med stationsområden och bispår erforderliga, i stadens ägo nu varande markområden nämligen:

a) å stadens planlagda område å Näset en areal af intill 126,000 kvadratmeter för ett pris af en krona pr kvadratmeter såsom skälig ersättning för stadens kostnader för upprättande af ny stadsplan samt framdragande af gator m. fl. dylika utgifter;

b) å egendomen Ström i Tvetas socken erforderlig mark för ett pris af 50 öre pr kvadratmeter, allt mot följande villkor:

1:o) I sammanhang med förenämnda försäljning upplåter staden utan ersättning med full äganderätt till Kungl. Maj:t och Kronan all den för ifrågavarande järnvägslinje nödiga mark, som är belägen å stadens östra område (öster om Södertälje kanal) och nu befinner sig i stadens ägo.

2:o) Tillträdet af de upplåtna områdena, som lämnas gravationsfria, sker den _____, då köpeskillingen för de sålda områdena kontant erlägges, hvarvid kvitteradt köpebref och befintliga åtkomsthandlingar till köparen öfverlämnas.

3:o) Stambanelinjen Rönninge—Ström utföres i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det inom den för utredning angående stambanans sträckning Rönninge—Saltskog i juni månad år 1911 tillsatta kungl. kommissionen utarbetade, med Alt. VII betecknade förslag.

4:o) Järnvägen framföres öfver södra delen af Södertälje kanal å en bro, förlagd på lägst 26 meters fri höjd öfver högvattenytan, belägen

på 4,7 meter öfver Stockholms slusströskel, samt med ett afstånd mellan bropelarna af 24 meter och med en fri gångbana vid bronns ena sida.

5:o) All för banvallens och stationsplanens bildande å sträckan Igelsta—Ström erforderlig sidoschakt tages utefter södra kanalen, i enlighet med hvad bolagsstämma den 19 oktober 1911 med delägarna i Södertälje kanal- och slussverksaktiebolag medgifvit.

6:o) Södertälje nuvarande järnvägsstation ombygges och utvidgas till en s. k. terminusstation för såväl person- som godstrafik och förses med nytt stationshus med fasad, vettande mot Badhotellet, och förlagdt på sådant sätt, att framför detsamma erhålles tillräcklig vändplan mot gatan.

7:o) Å Näset anlägges i hufvudsaklig öfverensstämmelse med förenämnda Alt. VII förbindelsestation med stationshus och godsmagasin förlagda så långt norrut som möjligt samt medelst särskilda spår förenad dels med Södertälje förenämnda station och dels med hamnspåret till Södertälje uthamn.

8:o) I ändamål att möjliggöra utförandet af en mellan Strömsviken och Saltskogsfjärden planerad industrikanal med en bottenbredd af 20 meter vid 6,6 meters vattendjup under lågvattenytan bygges i korsningen mellan järnvägen och kanalen omedelbart vid järnvägens anläggande dels en bro med minst 20 meters spann och grundläggning anordnade efter förenämnda bottenbredd och med minst 10 meters fri höjd öfver Salt-sjöns högvattenyta, belägen på 4,7 meter öfver Stockholms slusströskel, dels ock öster om bron för beredande af erforderlig gatu- och spårförbindelse en 10 meter bred vägport.

9:o) För staden tillhöriga husbyggnader vid Ström, hvilka måste flyttas eller hvilkas värde förminskas genom järnvägsföretaget, skall staten gälda ersättning, som i vanlig ordning utsedde gode män bestämma.

10:o) All den å för ifrågavarande järnvägsanläggning från staden upplåtna mark växande skog tillfaller staden och upphugges enligt af stadens drätselkammare lämnad anvisning på stadens bekostnad.

11:o) Då den nya järnvägslinjen blifvit öppnad för allmän trafik och nuvarande stambaneden närmast på ömse sidor om kanalen sålunda ej längre blir för stambanans behof erforderlig, skall den till kv.-meter uppgående markareal, som nu tillhör statsbaneområdet på sträckan meter öster om Södertälje kanal samt all statens järnvägar nu tillhörig mark väster om kanalen mellan densamma och den vid korsningen med Norra Södermanlands järnväg befintliga vägport vid Vårds-holmen med en areal af kv.-meter kostnadsfritt tillfalla Södertälje

stad i ändamål att hinder ej må då för staden förefinnas att här ordna stadsplanen.

12:o) Skulle utöfver den försålda marken å Näset för järnvägens behof erfordras ytterligare mark därstädes, är staden villig till Kungl. Maj:t och Kronan upplåta hvad sålunda kan komma att erfordras för ett pris, motsvarande senast fastställda försäljningspris för mark å Näset eller tre kronor pr kvadratmeter, under förutsättning likväl att marken tagits i anspråk för järnvägens behof före den 1 januari 1917; och

13:o) För den händelse kungl. proposition om utförande af Näslinjen i hufvudsaklig öfverensstämmelse med förenämnda Alt. VII icke skulle komma att föreläggas 1912 års Riksdag eller samma års Riksdag icke skulle besluta järnvägens framdragande enligt berörda Alt., skall detta aftal vara till alla delar förfallet.

Häraf äro två lika lydande exemplar upprättade, af hvilka köpare och säljare tagit hvar sitt.

Stockholm den

Bilaga 3.

Förslag I.

Kostnadsförslag

för Alt. 7 — linje öfver Näset — enligt kommissionens förslag med station i Södertälje på nuvarande platsen med fast bro öfver Södertälje kanal och med antagande af Södertälje stads villkor enligt den af de sakkunnige tillstyrkta öfverenskommelsen. Längd = 10,498 m.

Arbetets beskaffenhet.	Detalj-kostnad.	Kostnad.	Summa kostnad.
	Kr.	Kr.	Kr.
<i>Af kommissionen beräknad kostnad</i>	—	—	5,290,000
<i>Ökad kostnad om Södertälje stads villkor antagas:</i>			
Kostnadsökning för stationshuset (50,000 + 5,000)	55,000		
Ekonomibyggnad för stadshotellet, höjning af plan framför stationshuset samt anskaffning af mark för denna plan	27,000		
Gångbana å bron öfver kanalen	8,000		
Förbindelse-spår mellan nuvarande uthamnsspåret och stationen på Näset (88,340 + 6,060)	94,400		
Ökning från 2.50 till 3.00 pr m ² för 20,000 m ² mark å Näset	10,000	194,400	
<i>Minskad kostnad om Södertälje stads villkor antagas:</i>			
Minskning i det af kommissionen beräknade priset pr m ² mark			
öster om kanalen, 2,880 m ² å kr. 2.50	7,200		
å Näset, 126,000 m ² å kr. 1.50	189,000		
å Ström, 22,000 m ² å kr. 2.00	44,000	240,200	
<i>Således minskning</i>	—	45,800	45,800
<i>Erlagd köpeskillning för de s. k. Ekenbergska gårderna och Marielund samt ett angränsande område af Saltskogs gård</i>	292,635		
<i>Afgår härifrån beräknadt värde å detta område för den händelse detsamma icke kommer att användas för stationsanordningar i Södertälje</i>	136,844	155,791	
<i>Beräknadt försäljningsvärde af statens järnvägar nu tillhöriga markområden och hus, som blifva obeförliga för järnvägsändamål</i>	—	34,991	120,800
Summa kronor	—	—	5,365,000

Bilaga 4.

Förslag II.

Kostnadsförslag

för Alt. 4 — Vårdsholmslinjen — enligt kommissionens förslag med station
i Södertälje på nuvarande platsen.

Längd = 11,010 m.

Arbetets beskaffenhet	Detalj- kostnad.		Kostnad.		Summa kostnad.	
	Kr.		Kr.		Kr.	
<i>Af kommissionen beräknad kostnad</i>	—	—	—	—	4,262,000	—
<i>Erlagd köpeskilling för de s. k. Ekenbergsska gårderna och Marielund samt ett angränsande område af Saltskogs gård</i>	292,635	—	—	—	—	—
<i>Afgår härifrån beräknadt värde å detta område för den händelse detsamma icke kommer att användas för stationsanordningar i Södertälje</i>	136,844	—	155,791	—	—	—
<i>Beräknadt försäljningsvärde af statens järnvägar nu tillhöriga markområden och hus, som blifva obehöfliga för järnvägsändamål</i>	—	—	13,791	—	142,000	—
Summa kronor	—	—	—	—	4,404,000	—

Bilaga 5.

Förslag III.

Kostnadsförslag

för Alt. 1 — Glasbergalinjen — enligt kommissionens förslag, men med fast bro öfver Södertälje kanal. Igelstatrafiken ordnad medelst vägförbindelse Igelsta—Klastorp.

Längd = 13,032 m.

Arbetets beskaffenhet.	Detalj-kostnad.	Kostnad.	Summa kostnad.
	Kr.	Kr.	Kr.
<i>Af kommissionen beräknad kostnad</i>	6,530,000	—	—
(utan afdrag för Södertälje stads bidrag af 200,000 kronor).			
<i>Afgår</i> på grund af lyftspannets utbytande mot fast brospann öfver kanalen	115,000	6,415,000	—
<i>Beräknadt värde af mark, som af Södertälje stad kostnadsfritt tillsläppes</i>	—	300,000	6,715,000
<i>Således total kostnad kronor</i>	—	—	6,715,000
<i>Kostnad för statsverket.</i>			
<i>Afgår:</i>			
Södertälje stads kontanta bidrag.....	—	200,000	—
Värdet af mark, som af Södertälje stad kostnadsfritt tillsläppes	—	300,000	—
Beräknadt försäljningsvärde af statens järnvägar nu tillhöriga markområden och hus, som blifva obehöfliga för järnvägsändamål ...	—	170,000	—
<i>Således minskning</i>	—	670,000	670,000
<i>Kostnad för statsverket kronor</i>	—	—	6,045,000

Bilaga 6.

Förslag IV.

Kostnadsförslag

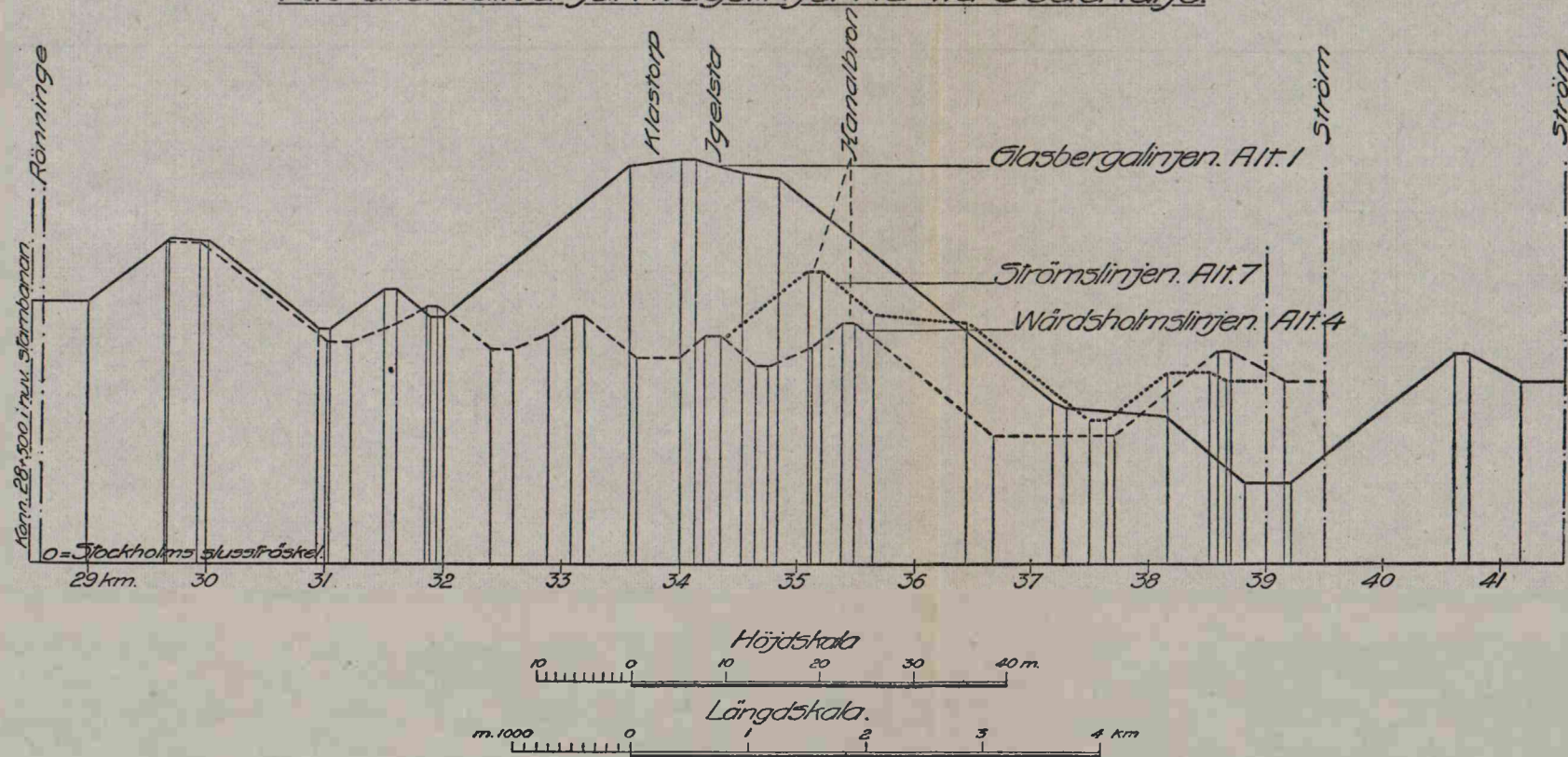
för järnvägsstyrelsens Igelstalinje med fast bro öfver Södertälje kanal, men med sträckning vid Rönninge enligt kommissionens Alt. 7.

Längd = 14,284 m.

Arbetets beskaffenhet.	Detalj-kostnad.	Kostnad.	Summa kostnad.
	Kr.	Kr.	Kr.
<i>Kostnad, beräknad enligt de normer, som legat till grund för kommissionens beräkningar, och upptagande kostnaden för i denna linje ingående delar af alt. 7 och Glasbergalinjen till samma belopp, som för dessa delar upptagits i kommissionens kostnadsförslag (utan afdrag för Södertälje stads bidrag af 200,000 kr.)</i>	6,200,000	—	—
<i>Afgår på grund af lyftspannets utbytande mot fast bro öfver kanalen</i>	115,000	6,085,000	—
<i>Beräknadt värde af mark, som af Södertälje stad kostnadsfritt tillsläppes</i>	—	300,000	6,385,000
<i>Således total kostnad kronor</i>	—	—	6,385,000
<i>Kostnad för statsverket.</i>			
<i>Afgår:</i>			
Södertälje stads kontanta bidrag	—	200,000	—
Värdet af mark, som af Södertälje stad kostnadsfritt tillsläppes	—	300,000	—
Beräknadt försäljningsvärde af statens järnvägar nu tillhöriga markområden och hus, som blifva obehöfliga för järnvägsändamål	—	170,000	—
<i>Således minskning</i>	—	670,000	670,000
<i>Kostnad för statsverket kronor</i>	—	—	5,715,000

Bilaga. 7.

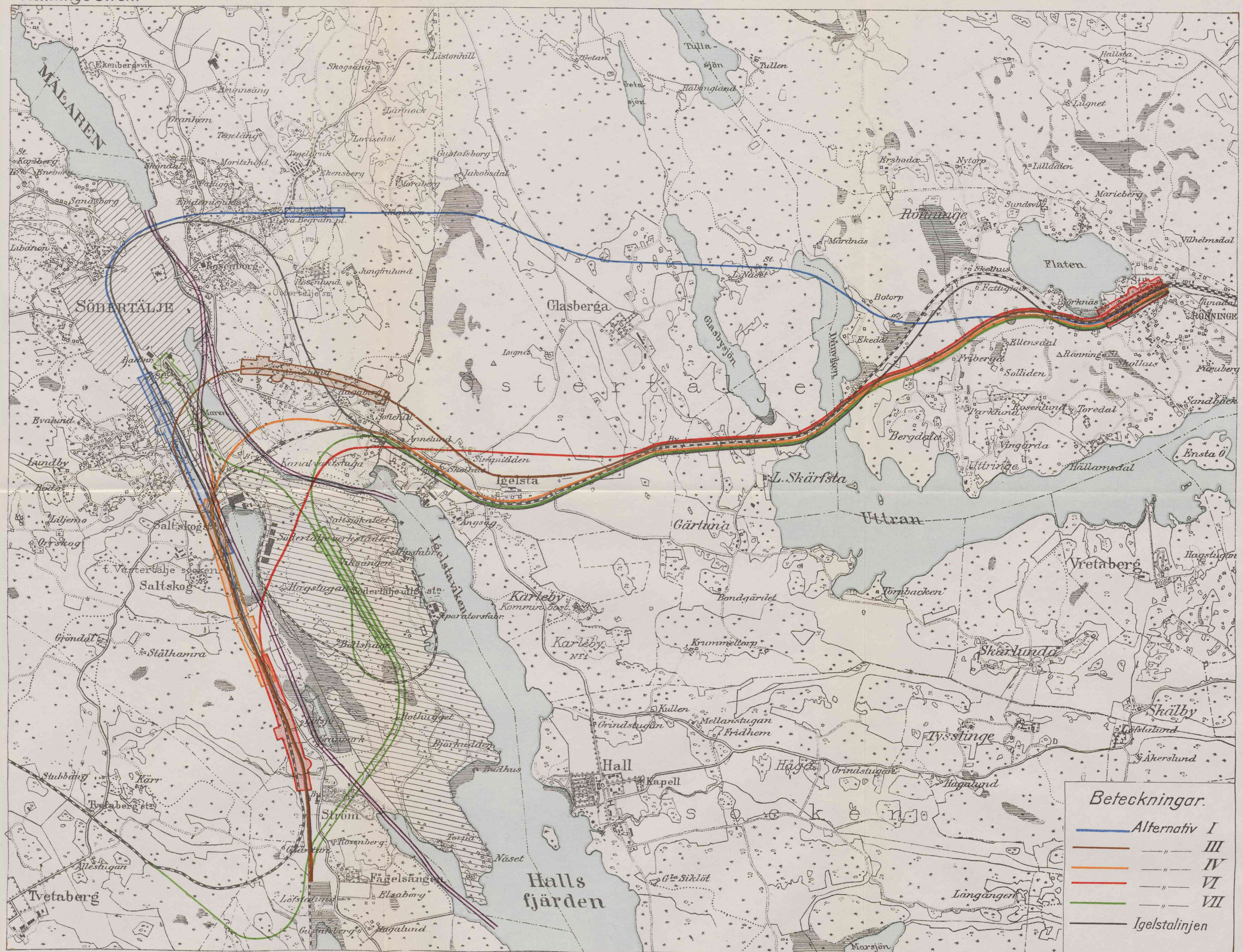
*Jämförelsetabell öfver lutningsförhållanden
i de alternativa järnvägslinjerna vid Södertälje.*



Sammanställning af lutningar och kurvor i alt. 1, 4 och 7.

Linje alt.	K u r v a, R=						L u t n i n g- ‰					K u r v a o c h l u t n i n g																								
												R = 400 m.					R = 500—600 m.					R = 700—900 m.					R > 900 m.					R a k l i n j e				
	400	500— 600	700— 900	Större än 900	Rak linje	Sum- ma	10 ‰	7,5 1,5	1,25 1,0	0	Sum- ma.	10 ‰	7,5- 1,5 ‰	1,25- 1,0 ‰	0 ‰	Sum- ma	10 ‰	7,5- 1,5 ‰	1,25- 1,0 ‰	0 ‰	Sum- ma	10 ‰	7,5- 1,5 ‰	1,25- 1,0 ‰	0 ‰	Sum- ma	10 ‰	7,5- 1,5 ‰	1,25- 1,0 ‰	0 ‰	Sum- ma					
	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.				
1	635	1,155	710	2,690	7,745	12,935	8,428	2,025	860	1,621	12,934	635	—	—	—	635	945	15	55	140	1,155	610	—	—	100	710	2,275	45	—	370	2,690	3,885	2,335	825	1,000	7,745
4	—	3,615	335	895	6,065	10,910	5,679	1,762	—	3,471	10,912	—	—	—	—	2,385	435	—	795	3,615	320	—	—	15	335	640	—	—	255	895	2,310	1,325	—	2,430	6,065	
7	1,095	3,400	160	170	5,575	10,400	5,784	1,062	800	2,754	10,400	1,040	—	—	55	1,095	2,085	310	—	1,005	3,400	160	—	—	—	160	140	—	—	30	170	2,355	755	800	1,665	5,575

Alternativa sträckningar.
Rönninge Ström



Beteckningar.

- Alternativ I
- Alternativ III
- Alternativ IV
- Alternativ VI
- Alternativ VII
- Igelstalinjen

SKALA 1:20000.
Km 1 0 8 7 6 5 4 3 2 1 0 2 Km.