

På grund af ofvan anförda hemställer undertecknad,

att Riksdagen måtte besluta borttaga tullen å
omalen majs.

Stockholm den 26 januari 1901.

Lars Eriksson.

I motionens syfte instämmer

Gustaf Olofsson.

N:o 133.

Af herr **Lars Eriksson** i Bäck, i anledning af Kongl.
Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning
om anslag till utläggning af ytterligare ett jernvägsspår
mellan Elfsjö och Huddinge samt mellan Tumba
och Rönninge jernvägsstationer.

Jag har ansett mig böra fästa Riksdagens uppmärksamhet vid en af punkterna i statsverkspropositionen till denna Riksdag, nemligen punkt 30 under sjetta hufvudtiteln, deri Kongl. Maj:t föreslagit att till utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Elfsjö och Huddinge samt mellan Tumba och Rönninge jernvägsstationer för år 1902 anvisa 710,000 kronor.

Såsom af statsrådsprotokollet synes, utgör denna framställning den närmaste följdén af 1900 års Riksdags beslut att anvisa ett af Kongl.

Maj:t då begärdt anslag å 900,000 kronor för anläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba jernvägsstationer.

Jag anser, att man bör tänka sig väl före, innan man besluter sig att nedlägga ytterligare kostnader på denna jernvägssträcka. Denna betänksamhet härleder sig icke allenast från den omständighet, att högst omfattande jernvägsanläggningar för statens räkning för närvarande pågå och stora anspråk från alla håll ställas på landets ekonomiska bärkraft. Saken synes i sig sjelf och till sina konsekvenser vara sådan, att man icke bör förhastas sig.

Det är att märka, att den nuvarande jernvägssträckan mellan Stockholm och Saltskog byggdes för omkring 40 år sedan, då helt andra anspråk ställdes på bantågens hastighet och jernvägars trafikförmåga. Den lätta öfverbyggnad, de stora stigningar, de skarpa krökningar, som då tillätos, kunna icke längre anses lämpliga, i synnerhet der det gäller de stora, viktiga förbindelselederna, der de snabbaste tågen måste framföras. För dessa hufvudförbindelser söker man så raka och horisontala sträckningar som möjligt.

Bansträckan Stockholm—Saltskog, som kröker sig från hufvudriktningen i en stor bukt mot sydost och derigenom onödigt förlänger vägen från och till Stockholm, är i alla afseenden otidsenlig, och jag förvånar mig visserligen icke öfver, att man vill söka förbättra förbindelsen mellan dessa punkter. Men det medel, man valt och nu vill fullfölja, synes mig föga verksamt, men i sig sjelf dyrbart och till sina konsekvenser dragande än större kostnader med sig.

När frågan nu gäller att på den kontinentala routen mellan Stockholm och Trelleborg förbättra sträckan närmast Stockholm, der jemväl den lokala trafiken ställer stora anspråk, likasom man förut högst väsentligt förbättrat denna route i dess andra ände genom den nya, fullt modernt byggda, invid en föråldrad jernväg löpande banan Malmö—Trelleborg, då synes det mig vara väl på sin plats, att saken ses i stort och så att man, för de stora kostnader man nedlägger, kan erhålla något varaktigt bestående, som åtminstone under någon längre tid kan motsvara trafikens växande behof. Det är jemväl att frukta, att hvarje kostnad, som nedlägges på lappning på den gamla banan, kommer att göra det svårare att sedan erhålla något nytt fullt tidsenligt.

Man låter lätt fånga sig i den föreställningen, att en sådan förbättring kan bäst och billigast vinnas genom att anlägga allenast ett andra spår på ifrågavarande sträcka Stockholm—Saltskog jemsides med det nu-

varande. Samma stations- och bevakningspersonal äfvensom diverse byggnader kunna ju då användas för båda spåren. Vore den nuvarande banan mellan Saltskog och Stockholm sådan som t. ex. sträckan mellan Lund och Malmö, lider intet tvifvel, att trafikens växande behof bäst och billigast tillgodosåges genom anläggande af endast ett enda nytt jemsides med det gamla löpande spår. Men då, såsom här är fallet, det gamla spåret, löpande genom en kuperad, bergig och af vattendrag sönderskuren terräng, betydligt afviker från den raka hufvudrigtningen mellan ifrågavarande punkter, då det på sina ställen kröker sig i skarpa kurvor och ligger i långa, för en modern bana allt för svåra stigningar, då måste man fråga sig, om en verklig förbättring vinnes genom att uppsöka detta gamla spår vid nya banans utförande. Det har också visat sig, att man så väl på under byggnad varande nya dubbelspåret Huddinge—Tumba som å de ifrågasatta nya sträckorna mellan Stockholm och Södertelje måste på flera ställen afvika från det gamla spåret och med slopande af det andra spåret bygga två helt och hållet nya spår. Derigenom icke blott upphävas de fördelar, man ville vinna med ett jemsides löpande spår, utan nya olägenheter uppkomma. Så t. ex. blir det nya dubbelspåret mellan Stockholm och Södertelje afsevärdt längre än det nuvarande och på samma gång krokigare och ojemnare. Särskildt är att observera den svåra krök med 350 meters radie, som ifrågasättes för nya banans sträckning genom Södertelje stad, och de stigningar och lutningar, som måste tillgripas för att kunna leda nya banan mellan de lågt belägna punkterna vid Igelsta och Saltskog på den reglementerade höjden af 31 meter öfver Södertelje kanal. Huru tåg der skola kunna framföras med någon vidare hastighet, är icke lätt att förstå. Då det sålunda visat sig, att det af kongl. jernvägsstyrelsen ifrågasatta nya dubbelspåret från Stockholms centralstation öfver Essingsöarna förbi Elfsjö öfver slussen vid Södertelje till Saltskogs station blir vid jämförelse med nuvarande bansträckan mellan nämnda ändpunkter längre och krokigare samt icke jemnare och att den sålunda ur trafikteknisk synpunkt kommer att utgöra en försämring af nuvarande banan och således medföra ökade trafikknaster och ökad fartid samt en mot förlängningen svarande förhöjning af biljett- och fraktpriser, samt enär denna nya bandel kommer att i hög grad besvaras af lokaltrafiken från bland annat de enskilda banor, som skulle indragas å densamma till Stockholm via Elfsjö och i öfrigt kostnaderna för omförmälda nybyggnad utmed gamla banan ställa sig synnerligen höga, håller jag före, att Riksdagen icke bör anvisa anslag för nedläggande af nya kostnader för banbyggnader för statens räkning

utmed denna sträcka, innan ytterligare utredning i saken vunnits. Härför talar ock, att, enligt hvad jag inhemtat, man på enskildt initiativ utstakat och uppgjort fullständig plan för en ny, rakare, dubbelspårig jernvägslinie, utgående från den af jernvägsstyrelsen föreslagna bron öfver Essingesundet till den af jernvägsstyrelsen jemväl projekterade bron öfver slussen vid Södertelje förbi Hägersten och Fittja, hvilken linie skulle blifva betydligt kortare samt dessutom jemnare och rakare än den af Kongl. Maj:t ifrågasatta banan från Stockholm öfver Elfsjö till Södertelje. Sålunda förekommer å denna bansträckning förbi Fittja icke någon enda lutning så brant som 10 på 1,000, hvilken å ifrågasatta spåret utmed gamla statsbanan förbi Elfsjö förekommer i stor utsträckning, och ej heller någon enda kurva med radie mindre än 700 meter, under det att i den af jernvägsstyrelsen ifrågasatta sträckningen Stockholm—Saltskog förekomma flera kurvor med mindre radier, som nedgå ända till 350 meter. Då Riksdagen i fjol hade denna fråga under ompröfning, förelåg såsom alternativt förslag en bana öfver Mälaröarna till Södertelje. Den nya linie, som nu utstakats mellan Essingesundet och Södertelje, synes mig hafva så stora företräden framför den ifrågasatta Mälaröbanan och framför lappningen af statens nuvarande bana mellan Stockholm och Saltskog, att saken väl förtjenar ett uppskof för inhemtande af detaljerad utredning.

I betraktande af dessa förhållanden anser jag klokheten och försigtigheten bjuda, att, innan ytterligare kostnader nedläggas på förbättrande af den nuvarande jernvägslinien mellan Stockholm och Södertelje, saken vinner en allsidigare utredning. Genom bifall till Kongl. Maj:ts framställning fruktar jag, att man binder sig vid konsekvenser, som man sedan icke kan komma ifrån och som för lång tid framåt omöjliggöra en verklig och varaktig förbättring i kommunikationsförhållandena på denna landets med hänsyn till förbindelserna med utlandet och äfven med afseende å de lokala behofven viktigaste jernvägslinie. Med hänsyn till de stora kostnader, som staten nedlägger på jernvägsbyggnader, och då det visat sig, att dessa kostnader jemväl i regel långt öfverskrida de beräkningar, som legat till grund för Riksdagens anvisande af medel för ändamålet, har jag i detta sammanhang velat framhålla önskvärdheten deraf, att åtminstone terrasseringsarbetena för ifrågavarande banbyggnad utföras å entreprenad, för att på så sätt kunna på allvar begränsa byggnadskostnaderna. Till frågans ytterligare utredning skall jag vid frågans behandling till utskottet öfverlemna förbemälda, på enskildt initiativ upprättade plan för en dubbelspårig jernväg från Essingesundet förbi Fittja till Södertelje.

Med anledning af hvad sålunda anförts, hemställer jag härmed,

att Riksdagen må, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition angående anslag för år 1902 till utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Elfsjö och Huddinge samt mellan Tumba och Rönninge jernvägsstationer, anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta skyndsammast verkställa och för Riksdagen framlägga detaljerad utredning angående byggandet, helst på entreprenad, af en ny dubbelspårig statsbana från den af jernvägsstyrelsen ifrågasatta broöfvergången vid Essingesundet förbi Hägersten och Fittja till den jemväl af jernvägsstyrelsen projekterade bron öfver Södertelje kanal vid slussen, samt för sådant ändamål ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag af 8,000 kr., att förskottsvis under innevarande år utbetalas.

Stockholm den 26 januari 1901.

Lars Eriksson.
