

**Nr 152.**

Uppläst och godkänd hos Första kammaren den 3 juni 1910.  
Uppläst och godkänd hos Andra kammaren den 3 juni 1910.

*Riksdagens skrifvelse till Konungen i anledning af Kungl.  
Maj:ts proposition angående utläggning af ytterligare  
ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna järn-  
vägsstationer m. m.*

(Statsutskottets utlåtande nr 83.)

Till Konungen.

I en till Riksdagen den 15 februari innevarande år aflåten proposition (nr 74) har Eders Kungl. Maj:t, under återopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att, under förbehåll af kostnadsfri upplåtelse af mark och kontant bidrag af

*Bih. till Riksd. Prot. 1910. 10 Saml. 1 Afd. 1 Band. 34 Häft. (Nr 152). 1*

staden Södertälje, Södertälje kanal- och slussverks aktiebolag och C. F. Liljewalchs stärbhus enligt afgifna förbindelser, besluta *dels* utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna stationer å västra stambanan, *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; samt att för påbörjande af berörda anläggningar för år 1911 till utgående från riksgäldskontoret anvisa ett belopp af 500,000 kronor, med rätt för Eders Kungl. Maj:t att däraf låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 200,000 kronor.

Det har synts Riksdagen vara till fullo styrkt, att ett trängande behof föreligger att snarast möjligt anordna det ifrågasatta dubbelspåret mellan Rönninge och Järna stationer. Trafiken å denna bansträcka, redan nu så stor, att den endast med svårighet kan på ett tillfredsställande sätt ombesörjas med enkelspår, kommer nämligen utan tvifvel att vid fullbordandet af den under anläggning varande järnvägen Järna—Nyköping—Norrköping nå en sådan omfattning, att dess tillgodoseende med nuvarande anordningar lärer vara omöjligt. Denna bana torde visserligen icke vara i sin helhet fullbordad förr än år 1915, men en väsentlig del däraf, bandelen Järna—Enstaberga är afsedd att öppnas för allmän trafik redan under år 1913, och torde den trafikökning, som däraf blifver en följd, vara så betydande, att ett uppskof med igångsättande af nu ifrågavarande dubbelspårsanordning icke kan vara att tillråda, utan synes snarare ett så snabbt bedrivande som möjligt af denna anläggning vara af nöden.

Den utredning, som af Eders Kungl. Maj:t lämnats angående dels den nuvarande trafikens å banan hämmande inverkan på kanaltrafiken, dels ock den inverkan, som sistnämnda trafik i framtiden skulle röna af banans fortsatta öfverförande å svängbro på viss lägre höjd, har synts Riksdagen till fullo ådagalägga nödvändigheten att vid denna frågas afgörande fästa största möjliga afseende vid statsbanans förhållande till Södertälje kanal.

Hvad i sådant afseende i statsrådsprotokollet anförts jämte hvad Riksdagen i öfrigt i denna fråga inhämtat har Riksdagen funnit, med all tydlighet gifva vid handen, att, därest man vill undvika att alltför ödesdigert inverka på kanaltrafiken, banan måste framföras å bro å

segelfritt höjdläge; och Riksdagen är af den meningen, att de intressen, som Södertälje kanal är afsedd att främja, äro alltför viktiga för att få lämnas obeaktade.

Kanalens stora betydelse såsom en gen förbindelseled mellan den bördiga Mälardalen med åtskilliga ganska betydande hamnstäder vid Mälaren och sydligare kustbygder har synts Riksdagen ej kunna underskattas.

Då det sålunda varit för Riksdagen uppenbart, att kanalens berättigade intressen med nödvändighet kräva banans öfverförande på bro på segelfri höjd och då Riksdagen vid sådant förhållande ansett, att ett beslut om anordnande af en bro å mindre höjd ej komme att innebära denna frågas slutgiltiga lösning utan endast vore att betrakta som ett provisorium, har Riksdagen, som visserligen ej förbisett den väsentliga skillnaden i kostnaderna för en bro å segelfri höjd och en dylik med mindre höjdläge, funnit sig böra bifalla Eders Kungl Maj:ts förslag i fråga om banans öfverförande å bro i segelfritt höjdläge.

Hvad därefter angår banans sträckning läres till följd af dels markens lösa beskaffenhet och dels erforderliga omfattande bankfyllningar anordnandet af fast segelfri bro ej låta sig göra med bibehållande af den nuvarande linjen, utan torde de linjer, som skulle kunna ifrågakomma till utförande, vara antingen Strömslinjen, Igelstalinjen eller Glasbergalinjen. Den förstnämnda af dessa skulle medföra en förkortning i förhållande till nuvarande hufvudspåret af 657 meter och i förhållande till Glasbergalinjen af 2,537 meter, något som onekligen talar till den sammans förmån. Men anläggningskostnaden för denna linje uppgår till icke mindre än 6,200,000 kronor, under det att Glasbergaförslaget beräknats till 5,480,000 kronor och Igelstalinjen till 4,800,000 kronor. Därjämte skulle för Strömslinjen erfordras afsevärda bankfyllningar öfver marken söder om Saltskogsfjärden; men härvid är att märka, att, enligt hvad järnvägsstyrelsen upplyst, företagna borringar gifvit vid handen, att denna mark, som är särdeles lös, icke kan bära de nödvändiga utfyllningarna. Då under sådana förhållanden stora sättningar och jordförskjutningar äro att emotse, torde enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelat den verkliga kostnaden med all säkerhet komma att väsentligt öfverskrida den ofvan angifna.

Dessutom komme trafikförhållandena på Södertälje att blifva betydligt försämrade genom detta förslag, enligt hvilket Saltskogs station skulle flyttas 1 km. längre söderut. Visserligen skulle, enligt ett vid detta ärendes förberedande behandling inom Riksdagen framlagd förslag om viss ändring af Strömslinjen, stationen kunna förläggas på en för Söder-

tälje stad mera fördelaktig plats, men kostnaden för den sålunda ifrågasatta, i viss mån ändrade Strömslinjen skulle afsevärdt ökas och har af järnvägsstyrelsen beräknats uppgå till 7,450,000 kronor, eller 1,250,000 kronor mer än den ursprungliga Strömslinjen. Härtill kommer, att denna linje, enligt båda de angifna förslagen, skulle nära nog omöjliggöra det projekterade framdragandet af Södertälje kanal i en ny sträckning, genom hvilken denna kanals betydelse skulle afsevärdt ökas.

De båda andra linjerna däremot lägga icke något hinder i vägen för den ifrågasatta nya sträckningen af Södertälje kanal och innebära därjämte den fördelen, att Saltskogs station skulle vid anläggningens utförande i enlighet med någon af dem bortfalla, och Södertälje stad erhålla station vid hufvudlinjen, hvarigenom persontrafiken till och från denna stad befriades från olägenheten af nu nödvändiga tågomyten.

Härvid bör ej heller förbises, att utfästelse till kostnadsfri upplåtelse af mark äfvensom kontant bidrag gjorts af Södertälje stad, Södertälje kanal- och slussverks aktiebolag samt C. F. Liljewalchs stärbhus, under förutsättning af att någon af dessa två linjer kommer till utförande. Till hvad förut anförts beträffande angelägenheten att ej uppskjuta lösningen af frågan om dubbelspårsanläggningen, har Riksdagen funnit ett ytterligare skäl för att frågan nu må lösas ligga däri, att Södertälje stads förenämnda utfästelse blifvit gjord under förbehåll, att definitivt beslut i ämnet fattas vid innevarande års riksdag samt att det från Liljewalchs stärbhus gjorda erbjudandet är gjordt beroende af ärendets definitiva afgörande före den 1 juni 1910.

Beträffande Igelstalinjen vill Riksdagen erinra, hurusom Eders Kungl. Maj:ts framställning till nästlidet års Riksdag om banans framdragande efter denna linje ej blef af Riksdagen bifallen, äfvensom att vid ärendets behandling inom Riksdagen framhållits, att, förutom de svåra krökningsförhållandena, vore mot denna sträckning särskildt att anmärka den betydliga vägförlängning af nära 3  $\frac{1}{2}$  km., som hufvudbanan enligt denna plan skulle erhålla. Ehuruval vid företagen renstakning af linjen i fråga krökningsförhållandena i viss mån blifvit förbättrade, har dock Riksdagen, med hänsyn, bland annat, därtill att denna renstakning medfört en vägförlängning af ytterligare 70 meter, icke funnit anledning frångå den inom Riksdagen nästlidet år i detta afseende uttalade mening.

Under ärendets behandling vid 1909 års riksdag uttalades vidare den meningen, att vissa uppgjorda förslag för banans framdragande öfver Glasberga väl vore värda att tagas under pröfning, och har det af Eders Kungl. Maj:t nu för Riksdagen framlagda förslaget med en sådan sträckning synts Riksdagen innebära den lyckligaste lösningen af

denna fråga. Enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelat, hafva verkställda noggranna borrhningar och jordundersökningar gifvit vid handen, att å den nu stakade linjen lös mark endast förekommer vid linjens dragande öfver Dånviken och Glasbergasjön, samt att marken i öfrigt skulle bära alla å särskilda ställen föreslagna bankfyllningar äfvensom att några sidoförskjutningar icke skulle ifrågakomma. Under sådana omständigheter finner Riksdagen, att man ej torde behöfva hysa några farhågor i afseende å markens beskaffenhet å denna linje.

Vidare är denna linje, ehuru längre än Strömslinjen, likväl icke mindre än 2,270 kilometer kortare än den föreslagna Igelstalinjen och kräfver, ehuruval anläggningskostnaden är större, en omkring 2 % lägre årlig driftkostnad än den andra linjen; och blir skillnaden i driftkostnaden till Glasbergalinjens förmån ännu större, om ett beräknadt bispår från Klastorp till Igelsta hållplats ej kommer till utförande.

Beträffande detta sidospår, afsedt att förmedla godstrafik från Igelsta hållplats, har Riksdagen, som visserligen icke förbisett, att Igelsta samhälle genom Glasbergalinjen skulle komma i ett väsentligt sämre läge med afseende å kommunikationsmöjligheter än hittills, likväl, med hänsyn därtill att afståndet från den föreslagna hållplatsen vid Klastorp till Igelsta samhälles centrala delar icke skulle blifva längre än omkring 1,3 kilometer, ansett att med fattande af beslut om ett dylikt sidospår skulle kunna anstå tillsvidare och intill dess det visat sig, att verkligt behof däraf förefinnes, helst detta behof möjligen torde kunna nöjaktigt tillgodoses på annat sätt än genom anläggande af ifrågavarande sidospår. Därest detta sidospår icke komme till utförande, skulle, förutom förenämnda besparing i driftkostnaden, uppstå en minskning af 80,000 kronor i anläggningskostnaderna för ifrågavarande dubbelspår, och har Riksdagen i följd häraf ansett, att slutsumman för den föreslagna anläggningen skulle kunna minskas med sistnämnda belopp.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt och med afseende å hvad i öfrigt i detta ärende förekommit, har Riksdagen med anledning af Eders Kungl. Maj:ts föreliggande proposition under förbehåll af kostnadsfri upplåtelse af mark och kontant bidrag af staden Södertälje, Södertälje kanal- och slussverks aktiebolag och C. F. Liljewalchs stärbhus enligt afgifna förbindelser, beslutit *dels* utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna stationer å västra stambanan, *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* ock af ifrågavarande arbeten föranledda stationsanordningars utförande, allt för en beräknad

kostnad af 6,200,000 kronor; samt för påbörjande af berörda anläggningar för år 1911 till utgående från riksgäldskontoret anvisat ett belopp af 500,000 kronor, med rätt för Eders Kungl. Maj:t att däraf låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 200,000 kronor.

Stockholm den 3 juni 1910.

Med undersåtlig vördnad.

---