

Nr 18.

Ankom till Riksdagens kansli den 23 maj 1911 kl. 8 f. m.

Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande, nr 18, rörande herr Lundins motion, n:o 80, i anledning af beslutad anläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna järnvägsstationer.

Uti en inom Andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott för behandling hänvisad motion, nr 80, hemställes, att Riksdagen behagade anhålla, det Kungl. Maj:t måtte föranstalta om sådan utredning genom statens försorg, att därpå kan på ett objektivt sätt bedömas möjligheten och lämpligheten af att, innan nuvarande statsbanelinjen mellan Ström och Igelsta öfver svängbron vid Södertälje kanal borttages, statsbanan till Igelsta framdrages i ungefärlig öfverensstämmelse med å bifogadt kartblad angifven sträckning mellan Igelsta och Ström med läge på fast bro med segelfri höjd öfver Södertälje kanal. *Motioner.*

Andra kammarens utskott hemställde, att Andra kammaren ville för sin del besluta att, med anledning af föreliggande motion, anhålla, det Kungl. Maj:t måtte föranstalta om sådan utredning genom statens försorg, att därpå kan på ett objektivt sätt bedömas möjligheten och lämpligheten af att statsbanan framdrages mellan Igelsta och Ström öfver Näset med läge å fast bro med segelfri höjd öfver Södertälje kanal. *Andra kam-
marens ut-
skotts hem-
ställan.*

Beträffande motiven för motionen och hvad Andra kammarens utskott i ärendet anfört, tillåter sig utskottet hänvisa till Andra kammarens utskotts utlåtande.

*Andra kam-
marens beslut.*

Andra kammaren har bifallit sitt utskotts utlåtande, hvarefter ärendet öfverlämnats till Första kammaren, som hänvisat detsamma till förberedande behandling af sitt första tillfälliga utskott.

*Utskottets
yttrande.*

Förevarande motion om ny utredning angående västra stambanans framdragande vid Södertälje måste faktiskt, om ej till ordalagen, anses afse ett upphäfvande af Riksdagens år 1910 fattade beslut om järnvägens framdragande efter det s. k. Glasbergaförslaget med bro öfver kanalen vid Södertälje sluss samt station vid hufvudlinjen inom Södertälje för att i stället få fram järnvägen enligt det s. k. Strömsförslaget med bro öfver kanalen något söder om det nuvarande broläget samt station å den Södertälje stad tillhöriga skogstrakten Näset och bibehållande af ett, ytterligare förlängdt, bispår till Södertälje.

Af handlingarna i ärendet framgår, att kostnaderna för den i motionen angifna Strömslinjen blifvit af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen mycket olika beräknade. Kostnaderna för denna linje hafva nämligen af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknats till 3,730,000 kronor och af järnvägsstyrelsen till 5,090,000 kronor. För att, bland annat, utröna anledningen till denna skiljaktighet har Kungl. Maj:t tillsatt en särskild kommission, hvilken uppgjort jämförande kostnadsberäkningar såväl för den s. k. 1911 års Glasbergalinje som förenämnda Strömslinje (väg- och vattenbyggnadsstyrelsens linje = V-linjen och järnvägsstyrelsens linje = J-linjen).

Af dessa kommissionens beräkningar, hvilka utskottet ansett sig kunna lägga till grund för sina beräkningar, framgår, att anläggningskostnaden för Glasbergalinjen skulle uppgå till 6,120,000 kronor samt för Strömslinjen till resp. 5,074,000 kronor (J-linjen) och 4,756,000 kronor (V-linjen).

Kostnadsökningen för J-linjen i förhållande till V-linjen har hufvudsakligen uppkommit dels genom att förlägga högbron i rak linje i stället för i kurva, dels genom att uträta vissa delar af banlinjen och förbättra bangårdsanordningarna vid Näset.

Beträffande den beräknade anläggningskostnaden för Glasbergalinjen i förhållande till Strömslinjen vill utskottet emellertid anmärka, att den gamla stationen i Södertälje, i händelse Strömslinjen antages, skulle bibehålla sin nuvarande plats. Vid anordnande af Glasbergalinjen åter frigöres det nuvarande stationsområdet till hufvudsaklig del, hvarför värdet af denna synnerligen välbelägna mark bör räknas denna linje till godo.

Denna mark, innehållande en areal af omkring 50,000 kv.-meter, beräknades af 1907 års kommission till ett värde 240,000 kronor, men torde efter nu inträdda tomtvärdestegring kunna uppskattas till ett värde af omkring 350,000 kronor. Afdrages nu detta belopp från anläggningskostnaden för Glasbergalinjen, minskas denna till 5,770,000 kronor.

I likhet med Andra kammarens utskott anser emellertid utskottet, att Igelstaintresset rättvisligen bör tillgodoses. Utskottet finner dock detta, åtminstone tills vidare, kunna ske på ett billigare sätt, än Andra kammarens utskott föreslagit, eller så, att på den i kostnadsberäkningen för Glasbergalinjen upptagna, cirka 1,300 meter långa landsvägen från Klastorp till Igelsta anordnas automobiltrafik. Uppskattas den årliga kostnaden härför öfverslagsvis till 6,000 kronor, erhållas på grundval af kommissionens beräkningar och efter förenämnda minskning af kostnaden för Glasbergalinjen, följande siffror för de olika linjerna:

	Anläggnings- kostnad kronor	Kapitaliserad skill- nad i driftkostnad kronor	Jämförelsetal kronor
Glasbergalinjen	5,770,000		5,770,000
J-linjen	5,074,000	202,500	5,276,500
V-linjen	4,756,000	275,000	5,031,000

Härvid vill utskottet dock erinra, att, då driftkostnaden sålunda beräknats vara lägre vid Glasbergalinjen, förestående jämförelsetal måste, i den mån trafiken med åren blifver allt större, ändras till nämnda linjes förmån. Utskottet vill här anmärka, att det i sammanhang med Strömslinjen nödvändiga stickspåret emellan Näset och Södertälje kommer att, därest den tilltänkta nya kanalen skulle utföras, nödvändiggöra en bro däröfver emellan Saltskogsfjärden och Maren. Beräknas kostnaden för denna bro till cirka hälften af kostnaden för den ifrågasatta rörliga bron vid Ström, skulle kostnaden för denna bro, hvilken, såvidt af handlingarna i ärendet framgår, hittills ej tagits med i beräkningen, uppgå till omkring 200,000 kronor. Det synes äfven utskottet påtagligt, att meranämnda nya kanal ej skulle kunna framdragas mellan Saltskogsfjärden och Maren utan att inkräkta på Södertälje stationsområde i den grad, att denna station måste flyttas till de s. k. Ekenbergska gårderna. Kostnaden härför, som beräknats uppgå till 440,000 kronor, skulle, äfven om härifrån afräknades värdet af nuvarande stationsområdet med 350,000 kronor, uppgå till 90,000 kronor.

Sedan utskottet sålunda sökt utreda de olika kostnaderna för Glas-

bergalinjen och Strömslinjen, vill utskottet anmärka, att Riksdagen år 1909 afslog Kungl. Maj:ts proposition om anläggandet af den s. k. Härnålskroken, bland annat, af det skäl, att den företedde en mycket krokig plansträckning. Förhållandet är emellertid det, att 1911 års Strömslinje, ehuru kortare än Härnålskroken, företer flera och längre kurvor än den senare. Vinkelsumman för kurvorna i Härnålskroken från Igelsta till Ström är nämligen c:a 250°, under det motsvarade vinkelsumma för V-linjen uppgår till icke mindre än c:a 350°. Sålunda en vinkelökning af i rundt tal 40 %.

Utskottet vill härefter erinra, att de skäl, som vid förra årets riksdag fällt utslag till Glasbergalinjens förmån, hufvudsakligen varit att den samma 1:o lämnade möjlighet för ombyggnad af Södertälje kanal, på sätt man i framtiden kunde finna lämpligast; 2:o bäst tillgodosåge Södertälje stads intressen i det denna stad befriades från olägenheten af bispår; och 3:o, under angifna förutsättningar, vore billigast. (Kostnaden beräknades då för Glasbergalinjen till 5,400,000 kronor samt för Strömslinjen till resp. 6,200,000 kronor och 7,150,000, beroende på olika sträckning.) Utskottet vill här anmärka, att enligt 1910 års förslag Strömslinjen skulle medföra en förkortning i förhållande till nuvarande hufvudspåret af 675 meter och i förhållande till Glasbergalinjen af 2,537 meter; samt att enligt 1911 års förslag Strömslinjen skulle blifva 1,8 kilometer kortare än Glasbergalinjen.

Af förenämnda till förmån för Glasbergalinjen talande skäl synas de två första kvarstå orubbade.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra, att såväl 1901 års bangårds-kommitté som 1907 års trafiktekniska kommission framhållit betydelsen af dessa båda synpunkter; och hafva dessa påtagligen varit anledningen till att förslag om banlinjens framdragande öfver Näset ej då framkommit. Äfven vill utskottet i detta sammanhang anföra, att representanter för Mälarestäderna Västerås, Uppsala, Enköping, Köping, Arboga, Torshälla, Eskilstuna, Strängnäs och Södertälje samt Kungsör, vid sammanträde under sistlidne februari månad i den s. k. Mälarregleringsfrågan, bland annat hemställt, att, i anslutning till 1910 års riksdagsbeslut att leda stambanan genom Södertälje på segelfri höjd öfver kanalleden, vid ordnandet af Mälarfarlederna jämväl på statens bekostnad Södertälje kanalled omedelbart upptages till största möjliga mått såsom utfart för den större och direkta Mälartrafiken.

Kostnadsfrågan har åter inträdt i ett nytt läge, i det förhållandena omkastats. Af hvad ofvan anförts framgår dock, att kostnaden för Ströms-

linjen ingalunda i den grad understiger kostnaden för Glasbergalinjen, som till en början antagits. Skillnaden mot hvad förra året beräknades är emellertid så afsevärd, att, då härtill kommer Strömslinjens kortare sträckning, utskottet ingalunda vill förneka, att, därest nu gjorda utredningar förelegat vid förra årets riksdag, ett beslut i annan riktning än det då fattade, kunnat ifrågasättas eller ytterligare utredning beslutas.

Äfven om kostnaden för Strömslinjen, såsom ställts i utsikt, skulle kunna i någon mån ytterligare nedbringas, anser dock utskottet tillräckligt vägande skäl ej förefinnas för att, då Riksdagen fattat beslut i frågan, vidtaga en åtgärd, som kunde leda till upprifvande af det samma. Såvidt utskottet har sig bekant, har ett Riksdagens beslut aldrig upprifvits. Skälen för att därvidlag visa sig betänksam äro påtagliga. Det skulle leda till en allmän osäkerhet i landet, om Riksdagen det ena året fattade ett beslut för att påföljande år upphäfva det samma. Ett sådant osäkerhetstillstånd blefve gifvetvis i hög grad betänkligt, särskildt då det rörde en fråga af stor ekonomisk betydelse för de trakter den berör. Såväl samhällen som enskilda kunna hafva inrättat sig, och hafva i förevarande fall veterligen äfven så gjort, efter ett dylikt riksdagsbeslut i förlitande på dess orubblighet. Därest beslutet sedan upphäfves, kan detta leda till betydliga oförvärlade förluster för vederbörande utan möjlighet för dem att erhålla godtgörelse därför.

Om sålunda ett af Riksdagen en gång fattadt beslut skall upphäfvas, måste skälen härför vara mycket starka. Man måste i så fall vara fullt öfvertygad om att man vid det förra beslutet begått ett verkligt misstag, som måste rättas; och det bör råda stor enighet därutinnan.

Sådana förhållanden kunna näppeligen i förevarande fall sägas vara för handen.

På grund af hvad sålunda anförts, hemställer utskottet,

att Första kammaren icke måtte biträda Andra kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 23 maj 1911.

På utskottets vägnar:

G. LAGERBJELKE.
