

Nr 110.

Af herrar **Lamm** och **Nilsson, Johan**, i anledning af *Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för år 1913 till fortsättande af utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna.*

Med anledning af Kungl. Maj:ts proposition, nr 207, angående anslag för år 1913 till fortsättande af utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna m. m. tillåta sig undertecknade att anföra följande:

Då 1911 års riksdag på grund af den af herr W. Lundin i Andra kammaren väckta motionen i ämnet i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhöll om utredning af nyföreslagna sträckningar öfver Näset af järnvägslinjen Rönninge—Järna, skedde detta *dels* för att erhålla en kortare sträckning än den af 1910 års riksdag beslutade Glasbergalinjen, *dels* och hufvudsakligen därför, att det ställts i utsikt, att den nya linjen skulle draga en kostnad, som allenast vore en obetydlighet i jämförelse med kostnaderna för den gamla Strömslinjen.

Den kommission, som med anledning af denna riksdagens skrifvelse af Kungl. Maj:t tillsattes den 16 juni 1911, har i afgifvet yttrande den 7 december samma år såsom sin mening uttalat, att, bland de af kommissionen undersökta linjer, alternativen 4 (Värdsholmslinjen) och 7 (Näslinjen) vore att föredraga framför Glasbergalinjen, men att alternativ 7 erbjöde större företräden än alternativ 4, under förutsättning att en för staten tillfredsställande uppgörelse kunde träffas med Södertälje stad. Hvad beträffar denna uppgörelse mellan staten och Södertälje stad, hvilken uppgörelse sedermera kommit till stånd, vill det emellertid synas, af järnvägsstyrelsens utlåtande att döma, som om densamma knappast kunde ur statens synpunkt betraktas såsom tillfredsställande. I följd häraf torde det kunna ifrågasättas, huruvida icke förutsättningen för Näslinjens företråde framför Värdsholmslinjen brustit.

Af en jämförelse mellan Näslinjen och Vårdsholmslinjen synes det framgå, att den senare praktiskt taget erbjuder fullt ut lika stora fördelar som den förra. Detta gäller i alla afseenden utom ett nämligen beträffande höjdläget i fråga om järnvägsbron öfver Södertälje kanal. Vårdsholmslinjen föres nämligen öfver kanalen på en bro af allenast 20 meter fri höjd öfver högsta vattenytan, medan däremot Näslinjen har en fri brohöjd af 26 meter.

Kommissionen har gjort en utredning af frågan om fria brohöjder, hvilken utredning sammanfattas sålunda: »*fast bro* kan ej förordas med mindre höjd än 30 meter, 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 meter, höjden kan, om afsevärd minskning af anläggningskostnaden därigenom ernås, minskas till 22 meter, och, om mycket afsevärd minskning i anläggningskostnaderna därigenom ernås, ända till 20 à 18 meter». Hvad särskildt en brohöjd af 18 à 20 meter vidkommer, yttrar kommissionen härom: »Det torde — — — ej vara någon öfverdrift att antaga, att ett tonnage, som uppgår till cirka 10 gånger det nu genom kanalen per år framgående, eller cirka 4 miljoner ton, kan, utan alltför stor olägenhet af korsningen emellan järnvägs- och kanaltrafiken framsläppas genom en rörlig, modernt konstruerad järnvägsbro med 18 meters fri höjd. — — — Anläggandet af en rörlig bro på 18 à 20 meters fri höjd är därfär tänkbar såsom en för en afsevärd framtid gällande lösning af korsningen mellan stambanan och kanalen».

Med utgångspunkt i ofvan citerade punkter af kommissionens utlåtande, och då följaktligen jämväl en bro af 26 meters höjd måste göras rörlig, vill det synas undertecknade, som om de invändningar, hvilka kunna göras mot det sätt, hvarpå broförhållandena vid Vårdsholmslinjen skulle ordnas, icke äro af alltför välgående beskaffenhet.

Under sådana omständigheter kunna vi emellertid icke finna annat än att åt kostnadssynpunkten bör tillmätas afgörande betydelse. Då därför (enligt kommissionens beräkning) Vårdsholmslinjen ställer sig icke mindre än 1,158,000 kr. billigare än Näslinjen, måste enligt vår mening den förra vara att föredraga framför den senare, detta så mycket mer som den kostnadsminskning af (fortfarande med tillämpning af kommissionens siffror) 910,000 kr., som ett byggande af Näslinjen i stället för Glasbergalinjen skulle medföra, knappast är så betydande, att den kan anses utgöra tillräcklig motivering för en så pass allvarlig åtgärd, som upprifvandet af en tidigare riksdags beslut dock alltid måste anses

innebära. Då motsvarande besparing, därest Vårdsholmslinjen kommer till utförande, i allt fall belöper sig till 2,068,000 kr., kan denna senare linje dock under alla omständigheter sägas i någon mån realisera den tanke, som låg bakom nästlidet års riksdagsbeslut i ämnet.

På grund af det anförda få vi hemställa,

att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 207, måtte besluta, att arbetet med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna skall fortsättas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med i propositionen omförmälda alternativ 4 (»Vårdsholmslinjen») för en beräknad kostnad af 4,262,000 kronor; samt

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

Stockholm den 6 maj 1912.

Herm. Lamm.

Joh. Nilsson.
