

Nr 5.

Av herr **Lundqvist**, angående ändring i sträckningen av statsbanan förbi Södertälje.

Redan i sitt förslag den 28 april 1899 rörande ny statsbanelinje från Järna över Nyköping till Norrköping framhöll järnvägsstyrelsen önskvärdheten av stambanans framdragande från dåvarande Igelsta hållplats i förändrad riktning över Södertälje kanal norr om den i kanalen anlagda slussen på fast bro å 26 m. höjd över vattenytan och därefter genom staden Södertälje fram till dåvarande Saltskogs station. Genom denna sträckning skulle för framtiden kunna undvikas de kostnader och besvärligheter, som vore förknippade med ett regelbundet trafikerande av särskilt bispår till Södertälje stad, varjämte stadens utveckling och förkovran skulle befrämjas samt dess livliga förbindelse med huvudstaden underlättas.

Efter olika utredningar i ärendet föreslog Kungl. Maj:t 1909 års riksdag att, under vissa förbehåll i fråga om kostnadsfri upplåtelse av mark och konstant bidrag, besluta dels utläggning av ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna, dels banans framdragande i ändrad sträckning från Igelsta på fast bro å segelfri höjd över kanalen norr om slussen och vidare genom staden Södertälje, dels ock härav föranledda stationsanordningars utförande. Kostnaderna för den linje, som sålunda föreslogs eller den s. k. *Igelstalinjen*, beräknades dåmera till 5 400 000 kronor.

Propositionen avsågs. Orsaken därtill torde närmast ha varit, att den vägförlängning på c:a 3,5 km., som huvudlinje enligt detta förslag skulle få, ansågs alltför betänkelig. Starka sympatier hade vidare under ärendets behandling uttalats för en annan sträckning, den s. k. *Glasbergalinjen*.

Sedan Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att föranstalta om förnyade undersökningar rörande statsbanelinjens sträckning, avgav järnvägsstyrelsen nytt yttrande i ärendet den 16 december 1909. Styrelsen lämnade däri alltjämt företräde åt *Igelstalinjen*.

Ärendet förelades genom Kungl. proposition ånyo 1910 års riksdag. Vederbörande departementschef förklarade sig därvid på anförda skäl helst ha velat ansluta sig till järnvägsstyrelsens förslag. Då emellertid på grund av den behandling, som ägnats frågan i riksdagen, ringa utsikt förefunnes, att detta förslag skulle vina riksdagens bifall, förordade departementschefen *Glasbergaförslaget*, utökat med särskilt bispår mellan Klastorp å Glasbergalinjen och Igelsta. Statsutskottet tillstyrkte propositionen utom beträffande sidospåret till Igelsta, vilket ansågs kunna anstå t. v., intill det visat sig, att verkligt behov därav förefunnes. *Riksdagens beslut utföll i enlighet med statsutskottets hemställan, alltså med godtagande av Glasbergaförslaget.*

Sedan 1910 års riksdag sålunda bifallit förslaget om Glasbergalinjen, föreslog Kungl. Maj:t uti en till 1911 års riksdag avlåten proposition att för fortsättning av dubbelspårsanläggningen Rönninge—Järna för år 1912 anvisa visst anslag.

Emellertid uppkom inom sistnämnda års riksdag genom en i andra kammaren av hr W. Lundin väckt motion även fråga om uppskov med byggandet av den del av den nya statsbanesträckningen, som enligt 1910 års riksdags beslut skulle byggas enligt den s. k. Glasbergalinjen. I denna motion hade begärts förnyad utredning rörande den tidigare framförda s. k. »Strömlinjen» med station å Näset och särskilt förbindelsespår till och från Södertälje stad. Utgången i riksdagen blev, att ny utredning begärdes beträffande alla de synpunkter, som i fråga gjort sig gällande och varpå sålunda skulle kunna grundas ett bestämt omdöme om huruvida stambanan med största fördel kunde framdragas enligt den av 1910 års riksdag beslutade Glasbergalinjen eller över Näset.

I anledning av riksdagens anhållan uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 16 juni 1911 åt särskild kommission att verkställa utredning om lämpligaste sträckningen för stambanan. Denna kommission avgav den 7 december s. å. sitt betänkande och förordade därvid sträckningen över Näset—Ström.

I det yttrande över kommissionens förslag, som järnvägsstyrelsen avgav, framhöll styrelsen bl. a. följande.

»Emellertid kvarstår oberoende härav 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 otillfredställande och blir detta ännu mer allteftersom rörelse växer . . . En grenlinje kan stundom av 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 av det anförda uttalar styrelsen såsom sin mening, att en tillfredsställande lösning av Södertälje järnvägsfråga förutsätter huvudlinjens framdragande genom Södertälje stad. Den vägförlängning och den kostnadsökning, som härigenom uppstår, saknar avgörande betydelse i jämförelse med de fördelar, som vinnas.» Styrelsen hemställde, att riksdagsbeslutet av år 1910 skulle vidblivas och genomföras.

Emellertid förordade departementschefen den av kommissionen föreslagna *Näslinjen* och proposition i enlighet härmed avläts till 1912 års riksdag, vilken även biföll propositionen i fråga.

Den nya statsbanesträckningen med därtill hörande nya stationsanordningar och bispår till Södertälje stad togs i bruk den 1 oktober 1921. Till-

räcklig erfarenhet har alltså nu vunnits för att kunna bedöma verkningarna av statsmakternas ändrade ståndpunkt i Södertälje järnvägsfråga. Erfarenheten visar med all tydlighet, att de farhågor, som från järnvägsstyrelsens sida uttalades mot den lösning av frågan, som genomdrevs vid 1912 års riksdag, voro i högsta grad välgrundade. Den nuvarande anordningen ställer sig nämligen ur järnvägsekonomisk synpunkt synnerligen ofördelaktig, samtidigt som den omöjliggör ett tillfredsställande tillgodoseende av den ständigt stegrade trafikens krav.

Redan år 1922 gjordes en approximativ beräkning av driftkostnaderna, vilken gav vid handen, att Glasbergalinjen, om den kommit till stånd, skulle ha medfört en driftkostnadsminskning av inemot 100 000 kr. pr år.

Ehuru flera av de faktorer, som vid denna utrednings verkställande avsevärt influerade på kostnadsberäkningarna, sedermera väsentligt ändrats, torde det dock få anses obestriddigt, att den nuvarande ordningen med dubbla bangårdar i Södertälje alltså är utomordentligt oekonomisk.

Den alltså stegrade trafiken och det år efter år ökade tågantalet har dessutom lett därtill, att det redan nu är omöjligt att på fullt tillfredsställande sätt anordna tågförbindelserna å den enkelspåriga sidolinjen till Södertälje stad. Väntetiden vid Södertälje S. måste redan nu i många fall göras olämpligt lång, därför att det ej går att ordna anslutningståg till huvudlinjens samtliga tåg. Lokaltågen till och från Stockholm kunna ej alltid heller givas för trafikanterna önskvärda lägen. Jämväl för trafiken mellan Stockholm och Eskilstunalinjen är den nuvarande anordningen med särskilt sidospår till Södertälje stad till betydande olägenhet. De nackdelar, som här påtalats, komma givetvis att ökas i den mån trafiken än mer tilltar.

Å andra sidan har järnvägens elektrifiering väsentligt minskat olägenheterna för fjärrtrafiken av den vägförlängning, som uppstått, om Glasbergalinjen hade byggts i stället för den nuvarande sträckningen. *Ur såväl driftekonomiska som trafiktekniska synpunkter måste det alltså betecknas som olyckligt, att denna järnvägsfråga löstes, på sätt skedde vid 1912 års riksdag.*

Med tanke på de många miljoner kronor, som här nedlagts, kan det måhända förefaller orimligt att nu ifrågasätta en så radikal ändring som den ifrågavarande statsbanesträckans omläggning i principiell överensstämmelse med 1910 års riksdagsbeslut, d. v. s. med huvudlinjen dragen genom Södertälje stad. En sådan linjeomläggning, vilken alltså helt sammanfaller med den uppfattning, järnvägsstyrelsen konsekvent hävdade under hela den tid, denna fråga varit föremål för statsmakternas prövning, skulle givetvis komma att draga en kostnad av många miljoner kronor. Även om den driftkostnadsbesparing, som skulle vinnas, kan tänkas uppgå till c:a 100 000 kr. om året i överensstämmelse med förut omnämnda utredning, räcker helt naturligt detta belopp icke till att förränta samtliga ändringskostnader. Då emellertid i dessa tider det allmänna måste uppföra enorma summor för att bereda sysselsättning åt arbetslösa och då en omläggning av statsbanelinjen så

som här antytts, skulle komma att medföra betydande arbetstillskott vill det förefalla, som om viss del av dessa arbetslöshetsmedel med fördel skulle kunna anvisas för här ifrågavarande synnerligen behövligen och allmännyttiga kommunikationsföretag. Jag tillåter mig erinra om att liknande förfarings-sätt använts vid ombyggnaden av järnvägslinjen Vansbro—Malung.

Kvar står slutligen den frågan, huruvida med hänsyn till den senare tidens bebyggelse m. m. det längre är möjligt att få fram en järnvägslinje genom staden. Någon utredning därom har jag av helt naturliga skäl icke kunnat företaga.

Jag är ingalunda blind för att en omläggning av statsbanelinjen, på sätt här ifrågasatts, måste komma att stöta på betydande svårigheter av såväl ekonomiska som annan art. Olägenheterna med den nuvarande linjesträckningen äro emellertid i olika avseenden så allvarliga, att det ur det allmännas synpunkt synes motiverat att upptaga här berörda spörsmål till närmare prövning och att i ärendet föranstalta vederbörlig utredning.

En sådan utredning skulle sålunda närmare klarlägga dels olägenheterna med den nuvarande linjesträckningen, dels möjligheterna och kostnaderna för ett genomförande numera av en linjesträckning i principiell överensstämmelse med 1910 års riksdagsbeslut, alltså med endast en station i Södertälje, dels slutligen de årliga driftskostnaderna för å ena sidan den nuvarande linjesträckningen och å andra sidan en eventuell ny sträckning.

Med stöd av vad sålunda anförts tillåter jag mig hemställa,

att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning rörande möjligheterna för och lämpligheten av att ändra statsbanan förbi Södertälje så, att järnvägens huvudlinje kommer att gå genom staden och särskild sidolinje icke längre erfordras.

Stockholm den 11 januari 1934.

R. Lundqvist.