

N:o 92.

Af herr **J. G. Pettersson** i Södertelje, i anledning af Kongl.

Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till anläggning af ett nytt jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba m. m.

Kongl. Maj:t har i innevarande års statsverksproposition föreslagit Riksdagen att för år 1901 anvisa ett belopp af 300,000 kr. för utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba stationer. Till stöd för detta förslag åberopas de stora svårigheter, som för närvarande äro förenade med jernvägstrafikens besörjande å bandelen Stockholm—Katrineholm, samt nödvändigheten att för densammas öfvervinnande vidtaga mera omfattande nya anordningar. Fullständig redogörelse för alla de anordningar, som i sådant afseende borde vidtagas, hafva Kongl. Maj:t och kongl. jernvägsstyrelsen af särskildt angifna skäl förklarat sig icke för närvarande vara i stånd att lemna. Dock förklaras anordnande af dubbelbana mellan stationerna Elfsjö och Jerna under alla förhållanden vara påkalladt af ett oafvisligt behof, och af denna dubbelbana anser Kongl. Maj:t linien Huddinge—Tumba först böra ifrågakomma att anordnas till dubbelbana.

Att trafiken å linien Stockholm—Katrineholm för närvarande är för stor för att beqvämligen kunna skötas med den jernväg, som finnes, är

ett faktum, hvarom den trafikerande allmänheten ofta på ett känbart sätt erinras, och helt visst äro nya anordningar af nöden för afhjelpande af berörda missförhållande. Deremot torde det kunna ifrågasättas, huruvida de af kongl. jernvägsstyrelsen härutinnan föreslagna åtgärderna äro de lämpligaste, som stå till buds.

Då den vestra stambanan byggdes, bestämdes det, att den skulle utgå från station på Söder i Stockholm samt dragas söder om Mälaren och anlöpa Tumba pappersbruk och Södertelje. Vid sådant förhållande var det ganska naturligt — med hänsyn till Södertörns kuperade terräng och den tidens tekniska resurser — att banan i nämnda trakt fick den krokliniga sträckning, som den nu har, samt att öfvergången öfver Södertelge kanal gjordes medelst en kort bro. En flygtig blick på kartan visar emellertid, att den rigtning, banan sålunda erhållit, hvarken är den kortaste, som skulle kunna tänkas, eller den som vår tids trafikmöjligheter kräfva; och till följd deraf, att banan byggts med svåra stigningar och kurvor, har all snabbtrafik å densamma omöjliggjorts. Sistnämnda förhållande framgår tydligt vid en jämförelse mellan tåghastigheten å linien Stockholm—Saltskog med den å linien Stockholm—Upsala, som icke har dylika svåra lutningsförhållanden och kurvor. Snälltågen behöfva nemligen enligt nu gällande tidtabell 1 timme å 1 timme 5 minuter för att tillryggalägga den 37 kilometer långa vägen mellan Stockholm och Saltskog, men 1 timme 25 minuter för färden Stockholm—Upsala, som är 66 kilometer lång. Om den nuvarande banan i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts förslag bygges dubbelspårig från Elfsjö till Jerna, blir naturligtvis det nya spåret lika litet egnadt för snabbtrafik som det gamla, i det att det nya spåret måste byggas med hufvudsakligen samma kurvor och stigningar som detta.

Ett sådant resultat vore så mycket mer att beklaga, som det, enligt hvad kongl. jernvägsstyrelsen uppgifver, är ett oafvisligt behof att *förkorta* vägen mellan Stockholm och Malmö. Nämnda behof skulle tydligtvis icke afhjelpas genom anordnande af dubbelspår Elfsjö—Jerna. Deremot torde andra utvägar finnas för vinnande både af en afledare för den alltför stora trafiken på linien Stockholm—Katrineholm samt af en väsentlig förkortning af väglängden mellan nämnda orter. Ett sätt vore att draga en ny jernväg från en station på Östermalm, t. ex. vid den stora Birger Jarlsgatan, öfver Karlberg och Mälaröarne rakt på Södertelge samt derifrån öfver Nyköping och Åby till Norrköping. Genom en sådan jernväg

skulle dessutom nya, synnerligen gifvande trafikområden vinnas för statsbanesystemet, nemligen de bördiga Mäläröarne och Nyköpingstrakten.

Det torde vara bekant, att ett enskildt bolag, Norra Södermanlands jernvägsaktiebolag, föranstaltat om en undersökning af en jernvägslinie öfver Mäläröarne samt äfven trott sig med fördel kunna bygga en sådan, men att bolagets under år 1897 ingifna ansökan om koncession ännu icke blifvit af Kongl. Maj:t bifallen. Anledningen härtill har trots vara, att kongl. jernvägsstyrelsen varit betänkt på en statsjernväg på samma linie; och nog vill det synas, som om det ur alla synpunkter vore lämpligare, att byggandet af en så vigtig bana öfvertages af staten, än att det öfverlemnas åt enskilde. Om sedermera den föreslagna banan öfver Kapellskär komme till stånd, blefve förbindelsen mellan densamma och den nu projekterade delen af stambanan mycket lätt att åstadkomma.

Möjligheten att erhålla en stambana af nu antydda sträckning skulle emellertid fullständigt afklippas, om Kongl. Maj:ts nu föreliggande förslag om dubbelspår mellan Huddinge och Tumba vunne Riksdagens bifall. Kongl. jernvägsstyrelsen erkänner sjelf, att ifrågavarande bandels krökningsförhållanden äro mycket ogynsamma, men motiverar nödvändigheten att likväl anlägga detta dubbelspår med omöjligheten att på en mil anordna några mötesplatser för tågen. Ifrågasättas kan dock, om ej sådana mötesplatser — i likhet med hvad som förut skett vid Elfsjö och Rönninge — äfven skulle kunna anordnas exempelvis strax sydost om Tullinge (vid banvaktstugan n:o 12) och i trakten af Flemingsberg. Begagnades dessa möjligheter, skulle trafiken säkerligen kunna behörigen ombesörjas på den gamla banan, till dess den nya banan öfver öarne hunne blifva färdig. Derigenom undvekes äfven en dyrbar och då sannolikt alldeles obehöflig ombyggnad af jernvägsbron öfver Södertelje kanal, och stationen vid Saltskog, som måste flyttas söderut, om banan vid öfvergången af Södertelje kanal skulle höjas, finge blifva orubbad. Södertelje stad kunde få en ny station vester om staden, och den nya öfvergången öfver kanalen kunde på naturliga fästen göras så hög, att alla fartyg kunde passera derunder.

Allt detta borde enligt mitt förmenande undersökas, innan man genom en visserligen liten, men mycket dyr början ytterligare binder sig vid den stakning, som vid jernvägsanläggningens början måhända var den enda möjliga, men som nu måste anses såsom synnerligen olämplig och otidsenlig.

På grund af hvad jag sålunda anfört, har jag äran föreslå:

att Riksdagen måtte, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition angående anslag till anläggning af ett nytt jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba, i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta genom kongl. jernvägsstyrelsen verkställa och för nästa års lagtima Riksdag framlägga ytterligare utredning om lämpligaste riktningen för byggande af en ny statsbana mellan Stockholm och Södertelje samt för sådant ändamål ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag af 10,000 kronor.

Om remiss till statsutskottet anhålles.

Stockholm den 28 januari 1900.

Jakob Pettersson.
