

N:o 109.

Ank. till Riksd. kansli den 26 april 1907, kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående  
anslag till utläggning af ytterligare ett järnvägsspår  
mellan Älfsjö och Huddinge järnvägsstationer.*

(R. A.)

Uti en till Riksdagen den 12 innevarande april aflåten proposition, n:r 153, har Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bifogadt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag föreslagit Riksdagen

att för utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Älfsjö och Huddinge järnvägsstationer anvisa ett belopp af 442,000 kronor samt att bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att under år 1907, i mån af behof, på rekvisition tillbandahålla Kungl. Maj:t nämnda belopp.

I detta ärende har föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet anført följande:

»I järnvägsstyrelsens underdåniga skrifvelse den 29 november 1906 angående anslag till nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar, hvilken skrifvelse jag i hufvudsakliga delar anmälde inför Kungl. Maj:t den 12 sistlidne januari, hade styrelsen jämväl gjort framställning om anvisande af medel till utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Älfsjö och Huddinge.

Denna fråga, som jag nu anhåller få underställa Kungl. Maj:ts pröfning, har redan tidigare varit föremål för Kungl. Maj:ts och Riksdagens bedömande; och tillåter jag mig härom erinra följande.

Vid 1900 års riksdag beviljades af Kungl. Maj:t begärdt anslag för utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Huddinge och Tumba järnvägsstationer.

Därefter begärde Kungl. Maj:t vid 1901 års riksdag anslag till utläggning af dubbelspår jämväl mellan Älfsjö och Huddinge samt mellan Tumba och Rönninge järnvägsstationer.

Denna begäran föranleddes af en utaf järnvägsstyrelsen i skrifvelse af den 30 november 1900 hos Kungl. Maj:t gjord framställning i ämnet; och yttrade styrelsen i denna skrifvelse, bland annat, följande.

Af den motivering, som järnvägsstyrelsen i skrifvelse af den 16 december 1899 afgifvit för framställningen om anslag till dubbelspår mellan Huddinge och Tumba, framginge, att den för befrämjande redan under närmaste tiden af den alltjämt växande trafiken å västra stambanan närmast Stockholm nödvändiga utläggningen af nämnda bana till dubbelbana kunde på sträckningen Älfsjö—Järna utföras oberoende af de beslut, som framdeles blefve fattade i de betydelsefulla frågorna rörande såväl förändringar och nybyggnader vid stationerna och mellanliggande bandelar i och vid Stockholm som ock den ifrågasatta nya bananläggningen för förkortande af vägen från Stockholm till Malmö.

Anordnandet af delen Huddinge—Tumba af nyssomnämnda sträckning såsom dubbelbana kunde antagas blifva under loppet af år 1902 fullbordadt, och den mycket kännbara bristen på tågmötesplats på det mellanliggande relativt långa stationsafståndet hade därigenom afhjälpts. Den nödvändiga fortsättningen af dubbelbananordnandet, som syntes böra omedelbart därefter äga rum, borde gifvetvis ansluta sig till den redan utförda dubbelbandelen, och detta icke allenast af det skäl, att någon tveksamhet om rätta läget för densamma å sträckningarna Älfsjö—Huddinge och Tumba—Rönninge icke kunde förefinnas, utan ock för beredande af den lättnad vid tågdirigerandet i sin helhet å stambanan närmast söder om Stockholm, som en dubbelbana i längre följd beredde.

Under erinran att i det förslag till nya och förändrade ban- och bangårdsanordningar från Saltskog till Tomtebodas m. m., som järnvägsstyrelsen hade under utarbetande, ändring af västra stambanans sträckning närmast Stockholm komme att ifrågasättas från en punkt, belägen 1,445 meter söder om Älfsjö stationshus midt, anförde styrelsen vidare, att orsaken till att dubbelbanans framdragande till Älfsjö station detta oaktadt begärdes, härledde sig uteslutande af nödvändigheten att kunna för pågående trafiken tillgodogöra sig dubbelbananordningen jämväl mellan Älfsjö och Huddinge så fort som möjligt och redan under den tid, de större anläggningarna för ändring af stambanans sträckning m. m. påginge.

Vid föredragning af denna järnvägsstyrelsens skrifvelse yttrade departementschefen, att han till fullo instämde i styrelsens förslag och

ansåge sig endast böra framhålla, att han, med hänsyn till det påvisade och allmänt erkända behovet att så snart som möjligt erhålla dubbelspårordning mellan Älfsjö och Huddinge, icke vågade ifrågasätta, att med denna anläggning skulle dröjas ända till dess västra stambanans ifrågaställda nya ingång från Älfsjö till Stockholm kunde blifva färdig. Kostnaden för dubbelspåret å sträckan 1,445 meter närmast Älfsjö syntes departementschefen icke vara större, än att densamma kunde anses motsvaras af anordningens nytta under det flertal år, som måste förflyta, innan man tidigast kunde blifva färdig att trafikera den nya infartsvägen till hufvudstaden.

Riksdagen biföll emellertid icke denna Kungl. Maj:ts framställning; och yttrade Riksdagen i sin skrifvelse den 7 maj 1901, hvori beslutet anmälades:

»Då Kungl. Maj:t till nästlidna års Riksdag gjorde framställning om anvisande af medel för utläggning af dubbelspår å bansträckan Huddinge—Tumba, fann Riksdagen med hänsyn till de svårigheter, som visat sig möta för besörjande af trafiken å stambanan närmast söder om Stockholm, det vara af verkligt behof påkalladt att med det snaraste vidtaga åtgärder för att verksamt underlätta anordnandet af denna trafik och biföll därför den gjorda framställningen. Enligt hvad järnvägsstyrelsen nu upplyst, beräknas dubbelspårsanordningen å nämnda järnvägssträcka blifva fullbordad under loppet af nästa år. Det stora antal tågmöten, som å detta dubbelspår kunna anordnas, och de nya möjligheter, som därigenom beredas för inläggande af flera tåg, innefatta så väsentliga fördelar för tågdirigeringen å bandelen Stockholm—Saltskog, att åtminstone tills vidare trafiken därå torde kunna på ett tillfredsställande sätt uppehållas utan ytterligare utläggning af dubbelspår. Särskilda skäl förefinnas ock, hvarför under närvarande förhållanden ej andra anläggningar än sådana, som befinnas vara cundgängligen nödvändiga och ej tåla uppskof, böra komma till utförande å nämnda bandel. Det har nämligen såväl uti en inom Riksdagen väckt motion som ock från andra håll satts i fråga, huruvida den västra stambanan lämpligen bör bibehållas vid sin nuvarande sträckning genom Södertörn, och denna fråga, som nära sammanhänger med förslaget angående omgestaltning af bangårdsanordningarna i och invid Stockholm, har ännu icke fått erforderlig utredning. Visserligen har järnvägsstyrelsen redan i den skrifvelse af den 16 december 1899, hvaruti styrelsen hos Kungl. Maj:t gjorde framställning om anslag för utläggning af dubbelspår mellan Huddinge och Tumba, förklarat den då pågående utredningen af berörda bangårdsfråga samt resultatet af utförda järn-

vägsundersökningar hafva med all säkerhet påvisat, att ändring af västra stambanans sträckning närmast Stockholm i sammanhang med blifvande nya bangårdsanordningar därstädes icke kunde finnas erforderlig längre än mellan Stockholm och Älfsjö. Då emellertid Kungl. Maj:t under nästlidna mars månad tillsatt en kommitté för afgifvande af yttrande i anledning af järnvägsstyrelsens förslag till omgestaltning af bangårdsanordningarna i och invid Stockholm samt om västra stambanans inledande till hufvudstaden, har Kungl. Maj:t tillika gifvit denna kommitté i uppdrag att taga under öfvervägande de uttalanden rörande annan sträckning af stambanan än den af järnvägsstyrelsen förutsatta, som förekommit ej mindre uti af chefen för generalstaben afgifna utlåtanden än äfven uti förberörda inom Riksdagen väckta motion; och hade kommittén att, därest annat sätt för frågornas lösning än det af järnvägsstyrelsen föreslagna syntes kommittén böra ifrågakomma, härom afgifva förslag. Vid sådant förhållande och då, enligt hvad Riksdagen ofvan anført, de dubbelspårplaneringar å bansträckorna Älfsjö—Huddinge och Tumba—Rönninge, som nu af Kungl. Maj:t föreslagits, åtminstone icke för den närmaste tiden kunna anses vara för trafikens besörjande oundgängligen nödvändiga, bör gifvetvis med dessa arbetens beslutande anstå i afvakten på den utredning, hvarom Kungl. Maj:t nu föranstaltat.»

Sedermera framlade Kungl. Maj:t vid 1903 års riksdag förslag till anordnande af dubbelspår mellan Tumba och Rönninge.

Vid behandling af denna fråga inom statsutskottet framlades inför utskottet en promemoria från bangårdskommittén beträffande de förslag till västra stambanans inledande till Stockholm, hvilka förutsatte afvikning från nuvarande linjen vid Gnesta eller vid Saltskog; och framgick af denna promemoria, att kommittén icke ansåge sig kunna förorda något af dessa förslag.

I sitt utlåtande uttalade utskottet, att den jämförande utredning, bangårdskommittén lämnat rörande de ifrågasatta olika sträckningarna för statsbanan närmast söder om Stockholm, syntes utskottet gifva ytterligare stöd för den mening, att dubbelspårs utläggande å linjen mellan Tumba och Rönninge, såsom under alla förhållanden oomtvistligt, borde verkställas så snart ske kunde.

Kungl. Maj:ts förslag blef därefter af Riksdagen bifallet.

I sin skrifvelse af den 29 november 1906 anför nu järnvägsstyrelsen.

Under den tid, som förflutit sedan frågan om dubbelspår å linjen Älfsjö—Huddinge varit föremål för Kungl. Maj:ts och Riksdagens behandling, hade behovet af ytterligare ett järnvägsspår på denna linje

oafbrutet ökats, och syntes detta behof icke längre kunna afvisas. I sådant afseende ville styrelsen i underdånighet framhålla, att dagliga tågantalet å ifrågavarande linje, som år 1900 varit 38, numera uppginge till 50; att antalet tågmöten och tågpassager per dygn vid Älfsjö station för närvarande utgjorde 17 emot 10 år 1900; samt att stationen, som sedan 1903 tillika vore utgångspunkt för Nynäsbanan, nu hade att dagligen expediera, förutom nyss angifna antal statsbanetåg, 8 tåg för Nynäsbanan. Under 2 å 3 dagar vid jultiden betingade trafiken dessutom, att 10 å denna linje framgående snälltåg dubblerades, hvarjämte minst ett godstågspar behöfde anordnas under en veckas tid före helgen för ilgods och trupptransporter.

De sålunda angifna förhållandena syntes styrelsen klart påvisa nödvändigheten af att dubbelbantrafikering anordnades å linjen Älfsjö—Huddinge och att Älfsjö station befriades från en del af de tågmöten, som för närvarande besvärade densamma. Såsom ytterligare bevis på nuvarande svårigheterna för trafikens handhafvande å linjerna närmast söder om Stockholm kunde i samband härmed anföras, att styrelsen nu måst förbereda åtgärder för dubbeltrafikering äfven å de befintliga båda spårren af linjen Stockholm—Liljeholmen trots de därmed förbundna, mycket afsevärda olägenheterna vid uppehållandet af trafiken till Stadsgrården och Stockholms södra station, för hvilken trafik det östligare af de båda spårren utlagts och hittills uteslutande användts.

Förutom de af styrelsen nu angifna skäl, som talade för återupptagande af frågan om dubbelspårplanering å linjen Älfsjö—Huddinge, ville styrelsen framhålla att, sedan den s. k. bangårdskommittén den 2 september 1905 afgifvit betänkande och förslag angående, bland annat, västra stambanans inledande till Stockholm — mot hvilket förslag, i hvad det berörde här ifrågavarande linje, styrelsen intet hade att erinra — förhållandena i afseende å spårutläggning å linjen Älfsjö—Huddinge ställde sig annorlunda, än då styrelsen år 1900 gjort framställning om anslag för denna spårutläggning. Såsom bangårdskommitténs utredning utvisade, skulle den nya ingångslinjen för västra stambanan till Stockholm afvika från den nu befintliga linjen först *norr* om Älfsjö station och icke, såsom år 1900 af styrelsen förutsatts, 1,445 meter *söder* om samma station. Vid sådant förhållande vore något provisoriskt anordnande af dubbelspåret å någon del af linjen närmast söder om Älfsjö station, på sätt styrelsen år 1900 tänkt sig, icke längre i fråga, utan måste utläggningen af det nya spåret i sin helhet betraktas såsom en åtgärd af permanent natur.

Vid sin skrifvelse har järnvägsstyrelsen fogat kostnadsförslag samt

plan- och profilritningar öfver nu omhandlade dubbelbananordning. Kostnaderna, som i det af styrelsen den 30 november 1900 öfverlämnade förslaget, upptogos till 420,000 kronor, uppgå enligt nu gjorda kostnadsberäkningar till 442,000 kronor. Skillnaden, 22,000 kronor, beror, enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelar, till största delen på ökade arbetskostnader och högre rälspris, och har detta senare, beräknadt år 1900 till 100 kronor per ton, nu upptagits till 120 kronor per ton.

Hufvudposterna i kostnadsförslaget äro följande:

Jordområdets anskaffning .....	10,000 kronor
Terrassering .....	228,000 »
Konstarbeten (förlängning af trummor och vägbroar samt tillbyggnad af broar och vägbroar) .....	33,900 »
Öfverbyggnad (med räler af 40,5 kg. per meter) .....	107,360 »
Diverse arbeten .....	21,325 »
Allmänna omkostnader .....	41,415 »

Summa 442,000 kronor.

Afståndet mellan Älfsjö stations södra växel och Huddinge stations norra växel utgör 4,6 kilometer, hvadan kostnaderna per kilometer blifva omkring 96,090 kronor.

Till jämförelse må nämnas, att motsvarande kostnader för bandelen Huddinge—Tumba beräknats till omkring 96,700 kronor och för bandelen Tumba—Rönninge till omkring 60,400 kronor, allt per kilometer nytt spår.

Departements-  
chefens  
yttrande.

Anledningen därtill, att Riksdagen år 1901 afslog framställning om beviljande af anslag till utläggande af dubbelspår å linjen Älfsjö—Huddinge, synes hufvudsakligen hafva varit det outredda skick, hvari frågan om västra stambanans inledande till Stockholm då befann sig.

Sedan dess har emellertid bangårdskommittén, såsom nämndt, afgifvit sitt betänkande, hvari kommittén vidhållit sina i den till 1903 års statsutskott öfverlämnade promemorian uttalade åsikter. Öfver kommitténs förslag har järnvägsstyrelsen den 4 april 1907 afgifvit infordradt utlåtande, däri styrelsen förklarat sig anse förslaget innefatta en god lösning af frågan, huru västra stambanan borde inledas till hufvudstaden. Jag har visserligen vid den granskning jag ägnat kommittéförslaget och järnvägsstyrelsens utlåtande funnit saken icke föreligga i det skick, att jag under den närmaste tiden anser mig kunna underställa densamma Kungl. Maj:ts slutliga pröfning. Dock torde

man redan nu på grund af innehållet i de föreliggande handlingarna och hvad som förekommit vid 1903 års riksdag kunna utgå därifrån, att de förslag, som afse, att statsbanan skulle vid Gnesta eller vid Saltskog afvika från sin nuvarande sträckning, icke vidare böra komma i betraktande. Sålunda återstå de förslag, som afse förändrad sträckning af banan mellan någon punkt i närheten af Älfsjö och hufvudstaden. De förslag, som härvidlag synas kunna förtjäna att tagas under allvarligare ompröfning, torde, sedan järnvägsstyrelsen numera öfvergifvit sitt tidigare projekt, vara kommitténs eget förslag samt något liknande det af grosshandlaren Josef Carlsson framlagda. Båda dessa förslag öfverensstämma emellertid därutinnan, att afvikningen från nuvarande linjen sker norr om Älfsjö. Vid nu angifna förhållanden torde några betänkligheter ej längre möta mot anordnande af det i och för sig synnerligen välbehöfliga dubbelspåret mellan Älfsjö och Huddinge, hvadan jag anser mig böra understödja järnvägsstyrelsens förevarande framställning.

Kostnaden för anläggningen synes lämpligen, såsom på senare tider skett i fråga om dubbelspårplaneringar, böra utgå af lånemedel.»

Utskottet, som funnit den föreslagna dubbelspårplaneringen vara af behovet påkallad, får därför hemställa,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning, må *dels* för utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Älfsjö och Huddinge järnvägsstationer anvisa ett belopp af 442,000 kronor, *dels ock* bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att under år 1907, i mån af behof, på rekvisition tillhandahålla Kungl. Maj:t nämnda belopp.

Stockholm den 26 april 1907.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.