

N:o 94.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna järnvägsstationer m. m.; gifven Stockholms slott den 26 februari 1909.

Under åberopande af bifogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att, under förbehåll af kostnadsfri upplåtelse af mark och kontant bidrag af staden Södertälje, Södertälje kanal- och slussverks aktiebolag, C. F. Liljewalch och ägaren af Igelsta gård enligt af dem afgifna förbindelser, besluta *dels* utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna stationer å västra stambanan, *dels* banans framdragande i ändrad sträckning från Igelsta hållplats på fast bro å segelfri höjd öfver Södertälje kanal norr om slussen därstädes och vidare genom staden Södertälje, *dels ock* häraf föranledda stationsanordningars utförande, allt för en beräknad kostnad af 5,400,000 kronor; samt att för påbörjande af berörda anläggningar för år 1910 till utgående från riksgäldskontoret anvisa ett belopp af 100,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna sistnämnda belopp.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Hugo Hamilton.

Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 29 februari 1909.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,
 Statsråden: ALBERT PETERSSON,
 ALFRED PETERSSON,
 HEDERSTIERNA,
 HAMMARSKJÖLD,
 ROOS,
 SWARTZ,
 grefve HAMILTON,
 grefve EHRENSVÄRD,
 MALM.

Departementschefen, statsrådet grefve Hamilton anförde vidare:

I järnvägsstyrelsens underdåniga skrifvelse den 29 oktober 1908 angående anslag till nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar, hvilken skrifvelse jag i hufvudsakliga delar anmälde inför Eders Kungl. Maj:t den 12 januari 1909, har styrelsen jämväl gjort framställning om anvisande af medel dels till utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna stationer å västra stambanan dels till banans framdragande i ändrad sträckning från Igelsta hållplats på fast bro å segelfri höjd öfver Södertälje kanal och vidare genom staden Södertälje dels ock till däraf föranledda stationsanordningar.

Innan jag närmare redogör för denna styrelsens framställning, tillåter jag mig erinra om följande.

Sedan trafiken å den del af västra stambanan, som sträcker sig från Stockholm till Katrineholm, fått sådan omfattning, att särskilda åtgärder för densammas tillgodoseende inom den närmaste framtiden befunnits nödvändiga, samt i sådant afseende förslag väckts att redan i närheten af Stockholm åtskilja stambanorna till Malmö och Göteborg på det sätt att någon station strax söder om Stockholm sammanbundes med någon ort å östra stambanan, uppdrog Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 28 januari 1898 åt järnvägsstyrelsen att i ärendet verkställa undersökning och därefter till Kungl. Maj:t inkomma med det utlåtande, hvartill berörda undersökning kunde gifva anledning.

Kungl. Maj:ts
beslut den
28 jan. 1898
om verk-
ställande af
undersökning.

Till följd häraf afgaf järnvägsstyrelsen efter verkställda undersökningar den 28 april 1899 underdånigt utlåtande och tillstyrkte däri anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan öfver Nyköping till Norrköping. I detta utlåtande anförde styrelsen, att det ändamål, som med den nya banan afsågs att vinna, icke kunde ernås allenast genom den ifrågasatta järnvägsanläggningen, utan att därjämte erfordrades anordnande af dubbel spårförbindelse mellan den nya banans anknytningspunkt med västra stambanan och Stockholm, på det att trafiken äfven å denna fortfarande gemensamma trafikled måtte kunna på ett tillfredsställande sätt ombesörjas. Vidare framhöll styrelsen önskvärdheten af den sålunda föreslagna dubbelspåriga stambanans framdragande från Igelsta hållplats i förändrad riktning öfver Södertälje kanal norr om den i kanalen anlagda slussen på fast bro å 26 meters höjd öfver vattenytan och därefter genom staden Södertälje fram till Saltskog. Häri- genom skulle, ansåg styrelsen, ett sedan länge beaktansvärdt önskemål vinnas, nämligen borttagandet af den svängbro öfver Södertälje kanal, som för närvarande till stor olägenhet för sjöfarten måste begagnas.

Järnvägssty-
relsens skrif-
velse den 28
april 1899
ang. statsbana
Järna—Norr-
köping och
dubbelspår
Järna—Stock-
holm.

Vidare skulle genom en dylik förändrad sträckning för framtiden kunna undvikas de kostnader och besvärligheter, som äro förknippade med ett regelbundet trafikerande af bispåret från Saltskog till Södertälje stad, hvarjämte stadens utveckling och förkofran skulle befrämjas samt dess lifliga förbindelse med hufvudstaden underlättas.

Sedermera har järnvägsstyrelsen uti underdånig skrifvelse den 29 januari 1901 framlagt förslag till dels utläggande af dubbelspår mellan Rönninge, från hvilken station dubbelanordning ända fram till Stockholm inom kort slutligen utförts, och Saltskog, dels ock i samband därmed förändrad sträckning af västra stambanan genom densammas framdragande öfver Södertälje med afvikning i omedelbar närhet af Igelsta hållplats.

Järnvägssty-
relsens skrif-
velse den 29
jan. 1901 ang.
dubbelspår
Rönninge—
Saltskog m. m.
»järnvägs-
styrelsens
Södertälje-
linje».

Vid utarbetande af detta förslag ansåg sig styrelsen böra undersöka samtliga synpunkter, som vore att taga i beaktande vid bedömandet af den viktiga frågan angående omläggning af västra stambanan i närheten af Södertälje.

En sådan synpunkt af särskild betydelse fann styrelsen ligga i frågan om statsbanans förhållande till Södertälje kanal.

Styrelsen utgick därvid från den förutsättning, att bron öfver kanalen borde upplyftas till sådan höjd, att den icke utgjorde något afsevärdt hinder för kanalfarten. Visserligen hyste styrelsen den förmodan, att järnvägens utbyggande till dubbelbana icke kunde medföra laglig skyldighet för statsverket att höja bron, men ansåg å andra sidan, att statsbanan icke borde lägga hinder i vägen för utvecklingen af en annan trafikled, särskildt vid det förhållande att denna funnits till före järnvägen. Styrelsen hade sig icke bekant, hvarför kanalbolaget icke i likhet med Stockholms stad vid sammanbindningsbanans byggande sökte vid järnvägens anläggande genomdrifva en närmare begränsning af järnvägens rätt att hålla svängbron öfver kanalen stängd. Antagligen hade dock anledningen varit den, att man ej väntat den utveckling af vare sig kanalfarten eller järnvägstrafiken, som sedermera ägt rum. Då det icke syntes styrelsen vara med statens allmänna intressen förenligt eller densamma ens värdigt att begagna sig af ett vid banans byggande från kanalbolagets och Södertälje stads sida möjligen gjordt förbiseende och då styrelsen på grund af järnvägstrafikens utveckling måste framlägga förslag till genomgripande och för framtiden bestående förändringar beträffande järnvägsanläggningarna i närheten af Södertälje, fann sig styrelsen böra föreslå, att bron öfver Södertälje kanal erhöles sådant höjdläge, att sjöfarten mellan Östersjön och Mälaren i fråga om denna trafikled gjordes, så långt möjligt vore, oberoende af järnvägstrafiken.

Härtill komme, att brons höjande vore af icke ringa betydelse äfven för sistnämnda trafik, enär genom svängbrons ersättande med fast bro trafiksäkerheten blefve mera betryggad.

Högre läge af banan vid passerandet af kanalen kunde, menade styrelsen, åstadkommas *antingen* genom ny bros anläggning omedelbart i närheten af den befintliga och sålunda med bibehållande af banans nuvarande sträckning mellan Rönninge och Saltskog, hvilket dock skulle medföra, att spåret i samband med brons höjande måste lyftas ända från kanalen till en punkt, belägen ungefär 2 kilometer söder om Saltskogs stationshus, samt att detta stationshus till följd däraf måste förflyttas omkring 1,5 kilometer söderut, *eller ock* därigenom att bron

förlades till en norr om slussen i Södertälje omkring 1,8 kilometer från den nuvarande svängbron belägen punkt.

Det förstnämnda af ifrågavarande alternativ skulle emellertid medföra den olägenheten, att det med höjandet af bron afsedda ändamålet eller kanalens frigörande från beroende af järnvägstrafiken endast delvis vunnas. Ty visserligen skulle kanalen i sitt nuvarande läge och den å densamma nu fortgående trafiken frigöras från beroende af järnvägen, men beträffande möjligheten att utvidga kanalen på sådant sätt, att den medgåfve genomfart äfven för hafsgående fartyg, skulle till följd af järnvägsanläggningen fortfarande mycket stora svårigheter förefinnas.

En af de viktigaste förutsättningarna för att det redan ifrågasatta förslaget om kanalens utvidgning skulle med utsikt till ekonomisk fördel kunna genomföras hade nämligen befunnits vara beroende af möjligheten att gifva densamma en förändrad sträckning mellan Saltsjön och sjön Maren på sådant sätt, att den framdroges från viken vid Ström genom Saltskogsfjärden till Maren. Om den blifvande bron öfver kanalen byggdes å ungefär samma plats som den nuvarande och med sådan höjd, att afsevärda hinder för kanalfarten ej komme att förefinnas, skulle linjen från stranden af kanalen falla och vid passerandet af den punkt, där kanalen i dess nyss angifna nya sträckning skulle komma att korsa järnvägen, befinna sig på omkring tre meter lägre nivå än vid bron. För att bereda tillräcklig höjd öfver kanalen i dess nya läge skulle man sålunda nödgas ånyo höja banan, för så vidt man ej föredroge att vid dubbelspåret utläggande låta järnvägen vid passerandet af det ifrågasatta nya kanalläget intaga samma höjd som vid bron. I båda fallen blefve dock såväl plan- som höjdläget af statsbanans station vid Saltskog synnerligen olämpligt med hänsyn till ej mindre det viktiga trafikcentrum, Södertälje stad till följd af kanalutvidgningen måste förutsättas blifva, än äfven en modern kanals behof af ändamålsenlig förbindelse med järnbanenätet.

Genom att enligt det andra alternativet förlägga bron till en plats norr om slussen skulle åter det med brons höjande afsedda ändamålet fullständigt vinnas och kanaltrafiken alltså vara helt och hållet oberoende af järnvägstrafiken.

Härtill komme, att, därest frågan löstes på detta sätt, Södertälje stad blefve omedelbart berörd af hufvudbanan, hvilket skulle medföra fördelar, som syntes i och för sig utgöra tillräckligt skäl för banans omläggning i nu åsyftad sträckning. Under förutsättning af banans framdragande genom Södertälje erfordrades endast en obetydlig förflytt-

ning af Saltskogs station, hvilken förflyttning dessutom skulle väsentligen underlätta framtida utvidgningars genomförande och stationsanordningarna erhålla ett gynnsamt läge i förhållande till Södertälje och den eventuellt utvidgade kanalen.

Styrelsen sade sig icke hafva förbisett de olägenheter, som förlängningen — utgörande 3,430 meter i förhållande till banans nuvarande läge — af stambanan i den nya sträckningen med afvikning från Igelsta skulle komma att medföra för den genomgående trafiken, men erinrade, att denna vägförlängning icke torde vara af så stor betydelse, som man ofta syntes böjd för att antaga, när densamma för den genomgående snälltågstrafiken komme att medföra en tidsförlust af högst tre minuter. För lokaltrafiken mellan Södertälje och Stockholm skulle däremot den nya sträckningen medföra en afsevärd tidsvinst, uppgående till minst 15 minuter.

Vid utarbetandet af förslaget till dubbelbana mellan Rönninge och Saltskog hade styrelsen därför utgått från den förutsättning, att banan skulle afvika från den nuvarande sträckningen öster om kanalen för att öfvergå densamma norr om slussen och därefter dragas genom Södertälje stad, och endast i fråga om lämpligaste punkten för afvikningen hade någon tvekan förefunnits.

Genom detaljundersökning hade utrönts, att framdragande af järnvägen från en punkt, belägen 600 meter öster om Rönninge station, i någorlunda rak riktning norr om Glasbergasjön fram till en föreslagen station vid Dalgatan i Södertälje skulle i jämförelse med sträckningen öfver Igelsta medföra en vägförkortning af omkring 1,185 meter, men till följd af de svåra terrängförhållandena betinga en till omkring 800,000 kronor uppgående högre anläggningskostnad. Då vägförkortningen syntes vara alltför obetydlig i jämförelse med kostnadsökningen, hade styrelsen återgått till sin ursprungliga plan att låta linjen afvika från den nuvarande i närheten af Igelsta.

Enligt styrelsens förslag skulle utläggningen af dubbelspåret taga sin början vid Rönninge stations södra växel. Någon förändring å själfva stationsområdet föreslogs icke. Å bandelen mellan Rönninge och Igelsta skulle det nya spåret komma att ligga utmed det nu befintliga utom å en sträcka närmast Rönninge, där två skarpa kurvor, som för närvarande hafva en radie af, den ena 360 och den andra 450 meter, ansetts böra omläggas för att åstadkomma större radier. Af kostnadsskäl hade dock omläggningen icke kunnat föreslås i vidsträcktare mån än att kurvorna skulle förändras så, att de erhöles radier af respektive 400 och 500 meters längd.

Vid en punkt, belägen omkring 250 meter öster om Igelsta hållplats, skulle dubbelbanan avvika från järnvägens nuvarande sträckning, därefter i nordlig riktning framdragas förbi Hagaberg och Rosenberg, därstädes göra en svängning åt väster samt omkring 120 meter norr om Södertälje sluss öfvergå kanalen på en viadukt, hvars underkant vid korsningen med kanalen beräknats komma att ligga på en höjd af 30 meter öfver slusströskeln i Stockholm, det vill säga omkring 25 meter öfver Mälarens vattenyta vid högsta vattenstånd. Efter kanalens passerande gör linjen en skarp krökning mot söder ned till Dalgatan, hvarest skulle förläggas en station. Från berörda station faller linjen med en lutning af 10 : 1,000 ned emot Saltskogs nuvarande station, hvars stationshus, på grund af den stora höjdskillnaden mellan sistnämnda station och den föreslagna stationen vid Dalgatan, måste flyttas omkring 680 meter söderut.

Till en början hade förutsatts, att anordningarna i Södertälje för såväl person- som godstrafiken skulle förläggas till en utmed Dalgatan belägen station. Med fästadt afseende å ej mindre den betydliga trafik-tillökningen än äfven att det område vid Dalgatan, som för den tilltänkta stationen kunde tagas i anspråk, måste, särskildt beträffande behovet af utvecklingsmöjligheter, anses vara alltför begränsadt för både person- och godstrafikens besörjande, föreslog emellertid styrelsen, att stationen vid Dalgatan skulle användas uteslutande för persontrafiken, under det att nuvarande stationen skulle bibehållas såsom godsstation, för hvilket ändamål den jämväl hade ett gynnsammare läge i förhållande såväl till kanalen som till stadens gods rörelse från och till järnvägsstationen än den nyssnämnda.

Vidkommande anordningarna vid Saltskogs station, som fortfarande skulle hufvudsakligen begagnas som rangeringsstation, ansågs likaledes med hänsyn till den snabbt växande trafiken nödigt att redan vid ombyggnaden gifva spårsystemet större omfattning och vidtagna åtgärder i i syfte att underlätta framdeles behöfliga utvidgningar.

Enligt beslut den 8 mars 1901 öfverlämnade Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsens sistnämnda skrifvelse till en samma dag tillsatt kommitté, som fått i uppdrag att till Kungl. Maj:t inkomma med yttrande i anledning af järnvägsstyrelsens förslag till omgestaltning af bangårdsanordningarna i och invid Stockholm och af västra stambanans inledande till hufvudstaden m. m.

1901 års bangårdskommitté tillsattes.

Den i järnvägsstyrelsens skrifvelse den 29 januari 1901 antydda järnvägslinjen norr om Glasbergasjön lät omförmälda kommitté samma

»1901 års Glasbergalinje.»

är närmare undersöka. Linjen afviker från västra stambanans nuvarande sträckning vid en punkt, kilometer 28, omkring 600 meter öster om Rönninge station och drages till en början i nästan västnordvästlig riktning utefter norra stranden af sjön Flaten samt därefter i mera rakt västlig riktning norr om Dånviken af sjön Uttran och Glasbergasjön, därvid linjen genomgår en 460 meter lång tunnel, till en torplägenhet i närheten af Ekensberg, benämnd Moraberg. Därefter ledes linjen i nästan sydvästlig riktning fram till Södertälje kanal. Kanalen öfvergåås å bro med broreglarnas underkant vid kanalöfvergången 31,5 meter öfver slusströskeln i Stockholm. Bron anlägges vid nästan samma punkt norr om slussen i Södertälje, där enligt järnvägsstyrelsens förslag af 1901 kanalöfvergången skulle äga rum. Från kanalen följer banan linjens sträckning enligt järnvägsstyrelsens Södertäljeförslag till Dalgatan, där personstation anlägges, och vidare därifrån till Saltskogs station, som likaledes flyttas söderut, så att stationen erhåller sin slutpunkt vid kilometer 37 + 770.

Som den föreslagna linjens afvikning från nuvarande banan sker öster om Rönninge station, måste enligt detta förslag en helt och hållet ny station på jämförelsevis kort afstånd från den nu befintliga stationen anläggas vid Rönninge å den nya bansträckan. Stationerna vid Dalgatan och Saltskog anordnas i full öfverenstämmelse med motsvarande stationer enligt föregående förslag. Nuvarande stationen i Södertälje samt förbindelsespåret mellan Saltskog och denna stad användas liksom enligt föregående förslag endast för godstrafiken. Den nuvarande banan från afvikningspunkten för den beskrifna linjen fram till Rönninge med det å denna sträcka redan utlagda dubbelspåret samt linjen Rönninge — Igelsta med Igelsta hållplats skulle enligt nu förevarande förslag upphöra att för framtiden trafikeras.

»1903 års
Glasbergalinje.»

Genom järnvägsstyrelsens försorg har därjämte under år 1903 utförts undersökning för att finna en sträckning mellan Rönninge och Saltskog, som skulle medföra mindre vägförlängning än järnvägsstyrelsens Södertäljelinje och mindre kostnader än 1901 års Glasbergalinje. För den därvid undersökta linjen, som blifvit benämnd 1903 års Glasbergalinje, och för hvilken styrelsen till kommittén afgifvit förslag och kostnadsberäkningar, har ifrågasatts följande sträckning och anordningar. Dubbelspår utlägges från Rönninge station — som i detta förslag liksom enligt järnvägsstyrelsens Södertäljeförslag bibehålles i hufvudsak oförändrad — ungefär en kilometer utefter nuvarande banan söder om sjön Flaten. Därefter anlägges västerut ny, dubbelspårig bana, som å

bankfyllnader ledes öfver Dånviken af sjön Uttran och Glasbergasjön samt, efter att hafva dragits i något nordlig riktning, vid lägenheten Moraberg i närheten af Ekensberg framkommer till den enligt 1901 års Glasbergaförslag tänkta linjen, som därefter i hufvudsak följes fram till Södertälje kanal, hvarefter de båda linjerna fullständigt sammanfalla. Stationsanordningarna öfverensstämma med stationsanordningarna enligt järnvägsstyrelsens Södertäljeförslag, och liksom i detta förslag skall förbindelsespåret mellan Saltskog och Södertälje användas endast för godstrafik. Sträckan Rönninge—Igelsta samt Igelsta hållplats skulle, enligt nu förevarande förslag liksom enligt 1901 års Glasbergaförslag, upphöra att trafikeras.

Nu omhandlade förslag, eller järnvägsstyrelsens Södertäljelinje, 1901 års Glasbergalinje och 1903 års Glasbergalinje, afse, såsom förut angifvits, såväl att frigöra sjöfarten genom Södertälje kanal från beroendet af järnvägstrafiken som ock att därvid tillika så förändra banans sträckning, att staden Södertälje kommer att omedelbart beröras af hufvudbanan.

Förslag till
hög, fast bro
vid nuvarande
öfvergången
af Södertälje
kanal.

Då härförutom emellertid framkommit förslag, som åsyfta såväl att utan nyssberörda förändring af banan göra kanaltrafiken oberoende af järnvägstrafiken som ock att utlägga dubbelspår å ifrågavarande bansträcka med vidtagande af provisoriska åtgärder i och för järnvägens framdragande öfver kanalen, hafva, jämlikt bangårdskommitténs beslut, undersökningar och utredningar blifvit verkställda rörande *dels* utläggande af dubbelspår utefter nuvarande västra stambanan med spåren å sådant höjdläge, att banan på segelfri höjd öfvergår icke endast den punkt, där kanalöfvergången nu är belägen, utan äfven den plats, där enligt det nya kanalförslaget järnvägen skulle komma att korsa kanalen, *dels* utläggande af dubbelspår mellan Rönninge och Saltskog med nuvarande svängbron utbyggd till dubbelspårig eller med ny dubbelspårig svängbro öfver Södertälje kanal, *dels* ock anläggande af växelstation vid Igelsta med bibehållande af enkelspårig svängbro öfver kanalen.

Förslaget med hög, fast bro öfver nuvarande kanalöfvergången afser utläggande af dubbelspår på samma sätt som enligt järnvägsstyrelsens Södertäljeförslag utefter nuvarande banan från Rönninge station till Igelsta. Därifrån följes fortfarande nuvarande banans sträckning till en punkt strax öster om kanalöfvergången. För att den nya bron öfver kanalen skall kunna anläggas utan rubbning i pågående trafik, äger här en mindre afvikning rum från den nu befintliga banan, och kanalen öfvergår strax intill nuvarande kanalöfvergången å bro i tre

spann, 1 spann med 50 meter och 2 spann, hvarterda med 35 meters spännvidd, samt med broreglarnas underkant 30 meter öfver slusströskeln i Stockholm. Sedan banan efter broöfvergången framgått först å en hög bankfyllnad och därefter å en viadukt, 268 meter lång i 8 spann, hvar och ett med 33,5 meters spännvidd, framkommer banan till Saltskogs station, som på grund af banans höjdläge måste flyttas söderut, så att stationen erhåller sin slutpunkt i söder vid kilometer 38 + 540, en punkt belägen 1,450 meter längre söderut än nuvarande stationen och 770 meter längre bort än stationen enligt järnvägsstyrelsens Södertäljeförslag och de båda Glasbergaförslagen. Stationens spårssystem måste därjämte förhöjas 6,4 meter öfver nuvarande höjdläget.

Stationsanordningarna på sträckan Saltskog—Rönninge blifva enligt detta förslag, med fränseende af Saltskogs stations flyttning och ombyggnad, oförändrade sådana de för närvarande äro. Förbindelsespåret mellan Saltskog och Södertälje måste fortfarande användas för att förmedla all järnvägstrafik, äfven persontrafiken, mellan stambanan och staden Södertälje.

Banan blir enligt detta förslag 130 meter längre än den nu befintliga banan.

Därest banan skall förläggas å segelfri höjd såväl öfver nuvarande kanalöfvergången som öfver den plats, där enligt kanalförslaget järnvägen skall korsa den nya kanalen, måste den i nyss bekrifna förslag ingående viadukten vid Saltskog förhöjas, hvarförutom Saltskogs station, som skulle flyttas söderut på sätt i samma förslag är angifvet, måste förhöjas, så att den kommer på ett höjdläge af 8 meter öfver den nuvarande stationens nivå.

Förslag med
svängbro
öfver Söder-
tälje kanal.

Hvad beträffar förslaget till ett relativt provisoriskt förändrande af banlinjen mellan Rönninge och Saltskog för tiden, intill dess frågan om banans eventuella ombyggande blifvit afgjord, har ifrågasatts, dels att svängbron skulle bibehållas enkelspårig och dels att dubbelspårig svängbro skulle anläggas. Enligt det förra alternativet skulle banan utläggas i dubbelspår utefter nuvarande banlinjen på sätt ofvan är sagdt från Rönninge till en punkt strax öster om Igelsta hållplats. Vid denna plats anläggas en växelstation, och därifrån bibehålles banan till Saltskog enkelspårig med nuvarande svängbron oförändrad.

Stationerna vid Saltskog, Södertälje och Rönninge bibehållas oförändrade, och förbindelsespåret mellan Saltskog och Södertälje användes fortfarande för såväl person- som godstrafik.

Förslaget med dubbelspårig svängbro öfver Södertälje kanal afser

banans utläggande i dubbelspår å hela sträckan mellan Rönninge och Saltskogs nuvarande stationer med anläggande af dubbelspårig svängbro öfver kanalen. Beträffande denna bro har föreslagits, dels att nuvarande svängbron utbygges till dubbelspårig med vidtagande därå i öfrigt af minsta möjliga förändringar, dels ock att ny, dubbelspårig svängbro anläggas, därvid vederbörlig hänsyn tages såväl till den nuvarande kanalens eventuella utvidgning som ock till kanaltrafikens kraf på bekväm genomfart.

Den förut omförmälda bangårdskommittén afgaf den 2 september 1905 sitt betänkande.

Bangårds-
kommitténs
utlåtande
den 2 sep-
tember 1905.

De kostnader, som förenämnda olika förslag till anordnande af dubbelspår mellan Rönninge och Saltskog skulle betinga, samt de olika linjernas längd hafva af kommittén angifvits på följande sätt:

Linjer.	Ökad längd utöfver nuvarande, meter:	Anläggnings- kostnad, kronor:
a) 1901 års Glasbergalinje med 3 stationer	2.245	5,178,000
b) 1903 " " " " "	2.080	5,047,000
c) Järnvägsstyrelsens Södertäljelinje med 3 stationer	3.430	4,343,000
d) Nuvarande linjen men med bro å segelfri höjd vid nuvarande kanal- öfvergången	130	4,513,000
e) Nuvarande linjen men med bro å segelfri höjd jämval öfver en ifråga- satt ny kanalled	130	4,953,000
f) Nuvarande linjen förändrad till dubbelspårig, dock med bibehållande af den enkelspåriga svängbron	—	1,369,000
g) Nuvarande linjen förändrad till dubbelspårig, dock med nuvarande svängbron utbyggd till dubbelspårig	—	1,437,000
h) Nuvarande linjen förändrad till dubbelspårig, dock med ny dubbel- spårig svängbro	—	1,552,000

Sedan kommittén påpekat, att broreglarnas underkant å statens järnvägars nuvarande svängbro öfver Södertälje kanal befinna sig på en höjd af allenast 12,97 meter öfver slusströskeln i Stockholm, motsvarande omkring 8 meter öfver Mälarens högsta vattenyta, samt att den fria seglationsvidden i bron utgjorde 9,5 meter, erinrar kommittén, att, då på grund af järnvägsbrons ringa höjd öfver vattnet endast en del pråmar och timmerflottar kunna passera under bron, utan att denna därvid behöfver öppnas, bron obestriddigen måste anses vara till be-

tydande hinder för sjöfarten och i afsevärd grad verka hämmande på kanaltrafikens utveckling genom det högst väsentliga dröjsmål för fartygen, som densamma föranleder. I fråga om denna bro finnes visserligen icke, såsom beträffande den å sammanbindningsbanan i Stockholm befintliga södra svängbron, några stadganden, som inskränka rätten till bronns användande för järnvägstrafikens räkning genom att bestämma viss tid å dygnet eller viss del af dygnet för bronns öppenhållande för sjöfarten. Icke desto mindre och trots säkerhets- och förreglingsanordningar måste dock, säger kommittén, svängbron vid Södertälje liksom alla svängbroar å en så starkt trafikerad hufvudbana anses såsom ett hinder jämväl för järnvägstrafiken och till men för trafiksäkerheten å banan.

Beträffande de fördelar och olägenheter, som äro förenade med de olika förslagen till statsbanans omläggning söder om Rönninge, yttrar kommittén i hufvudsak följande, därvid kommittén indelat förslagen i tre särskilda grupper.

Grupp I. Förslag med linje öfver Södertälje stad.

a) 1901 års Glasbergalinje.

Efter tillkomsten af denna nya linje skulle antingen trafiken å nuvarande bansträckan Rönninge—Igelsta—Saltskog med Igelsta hållplats helt och hållet nedläggas, eller också måste särskilda anordningar vidtagas för att åtminstone i viss grad uppehålla denna trafik. I förra fallet skulle föranledas högst väsentliga ändringar i nu gällande värden å hus och tomter vid och i närheten af Igelsta hållplats. Genom de jämförelsevis bekväma förbindelserna med Stockholm har i trakten omkring denna hållplats afsöndrats tomter och uppförts byggnader afsedda till sommarbostäder särskildt för personer från hufvudstaden. Komme 1901 års Glasbergalinje till stånd, och trafiken nedlades å sträckan Rönninge—Igelsta—Saltskog, skulle dessa byggnader och tomter komma att förlora kanske hufvudsakligaste delen af sitt nuvarande värde. För att minska den olägenhet, som nu förevarande linje i detta afseende skulle medföra, kunde särskilda anordningar vidtagas för att i viss grad uppehålla trafiken å bansträckan i fråga, eller också skulle en hållplats kunna anläggas å den nya linjen omkring 2 kilometer från nuvarande hållplatsen. I hvilketdera som helst af dessa sistnämnda båda fall skulle de angifna olägenheterna endast minskas, men däremot särskilda kostnader föranledas för statens järnvägar. Flyttningen af Rönninge sta-

tion skulle visserligen vara jämförelsevis obetydlig, men torde äfven den kunna antagas komma att i någon mån medföra nedsättning i nu gällande värden å tomter och byggnader i närheten af den nu befintliga stationen.

Såsom af den här förut intagna sammanställningen af de olika linjernas längd och kostnad framgår, är, påpekar kommittén, 1901 års Glasbergalinje den dyraste af de tre nu ifrågavarande linjerna, och genom anläggningen af denna nya linje skulle den nuvarande, i det närmaste 10 kilometer långa banan mellan Rönninge och Saltskog blifva till intet eller föga gagn.

Å andra sidan har kommittén till förmån för 1901 års Glasbergalinje framhållit, att den är jämförelsevis kort. Enligt nyss åberopade sammanställning är den, om också något längre än 1903 års Glasbergalinje, dock icke mindre än 1,185 meter kortare än järnvägsstyrelsens Södertäljelinje. Därjämte vinnes med denna linje den fördel, att för den nya station, som enligt detta förslag skulle anläggas vid Rönninge, kan väljas en plats, som med afseende å området storlek och markens beskaffenhet är synnerligen lämplig för en stationsanläggning.

b) 1903 års Glasbergalinje.

För 1903 års Glasbergalinje talar, framhåller kommittén, att den är den kortaste af de tre linjerna. De för denna linje beräknade kostnaderna skulle visserligen icke obetydligt öfverstiga kostnaderna för järnvägsstyrelsens Södertäljelinje, men skulle däremot understiga kostnaderna för 1901 års Glasbergalinje. Slutligen skulle Rönninge station bibehållas å sin nuvarande plats, så att, om också denna station icke kan erhålla det fördelaktiga läge och anordning som enligt 1901 års Glasbergaförslag, någon rubbning dock icke i detta fall uppstår i fråga om egendomsvärdena vid denna station.

Mot 1903 års Glasbergalinje har kommittén påpekat, hvad här ofvan i fråga om 1901 års Glasbergalinje framhållits rörande olägenheten däraf, att trafiken å bansträckan Rönninge—Igelsta—Saltskog med Igelsta nuvarande hållplats skulle antingen helt och hållet upphöra eller ock endast medelst mera tillfälliga anordningar uppehållas. Därjämte kan emot denna linje göras den mycket svåra anmärkningen, att densamma strax efter afvikningen från nuvarande banan framgår öfver en med hänsyn till bärigheten synnerligen olämplig mark, så att häraf lätteligen kunna föranledas betydligt högre anläggningskostnader än de beräknade.

c) *Järnvägsstyrelsens Södertäljelinje.*

Järnvägsstyrelsens Södertäljelinje kräfver mindre anläggningskostnader än någon af de båda förut behandlade linjerna. Den medför, säger kommittén, ej heller någon sådan mindre fördelaktig rubbning i de nu bestående förhållandena som de öfriga båda linjerna, i det att med denna linje icke endast Rönninge station skulle bibehållas å sin nuvarande plats, utan äfven banlinjen Rönninge—Igelsta—Saltskog samt hållplatsen vid Igelsta komma att fortfarande trafikeras på sätt som nu sker.

Däremot medför denna linje större vägförlängning än någon af de båda andra linjerna, nämligen 1,185 meter mer än 1901 års Glasbergalinje och 1,350 meter mer än 1903 års Glasbergalinje.

Mot järnvägsstyrelsens Södertäljelinje har därjämte framhållits de svåra krökningsförhållanden, som denna linje skulle medföra, och särskildt den skarpa båge, i hvilken linjen för att beröra staden Södertälje måste framdragas. Trots den skarpa krok, i hvilken banan är framdragen mellan Igelsta och Saltskog, förekommer dock, påpekar kommittén, enligt förslaget å denna sträcka icke någon kurva med mindre radie än 600 meter förutom en kurva mellan kanalbron i Södertälje och personstationen i denna stad, å hvilken bandel i detta förslag liksom i de båda Glasbergaförslagen förekommer en kurva med radie af 350 meter. Krökningsförhållandena å järnvägsstyrelsens Södertäljelinje anser kommittén således icke vara af sådan beskaffenhet, att någon större betydelse kan tillmätas dem vid jämförelse mellan denna och de öfriga båda linjerna.

Grupp II. Förslag med linje å segelfri höjd vid nuvarande kanalöfvergången.

Kommittén öfvergår härefter till de båda förslag, som tillhöra den andra af de grupper, i hvilka nu ifrågavarande förslag kunna indelas, eller dem, som afse att utan nämnvärd förändring af västra stambanans nuvarande sträckning göra järnvägstrafiken och kanaltrafiken oberoende af hvarandra genom banans framdragande å fast bro på segelfri höjd, enligt det ena förslaget endast vid öfvergången af den nu-

varande kanalen och enligt det andra vid såväl nuvarande kanalen som den plats, där banan korsar den ifrågasatta nya kanalleden.

d) *Förslag med bro på segelfri höjd endast vid nuvarande kanalöfvergången.*

Jämföras till en början dessa båda förslag sins emellan, så är det, säger kommittén, uppenbart, att, om förslaget med linjen å segelfri höjd endast vid nuvarande kanalöfvergången skulle komma till utförande, samt därefter förslaget att åt Södertälje kanal gifva en förändrad sträckning skulle anses böra förverkligas, den kostnad, som i sådant fall skulle erfordras för banans omläggning och förhöjning, skulle komma att högst väsentligt öfverstiga det belopp, 440,000 kronor, som utgör skillnaden mellan kostnaderna för förevarande båda banförslag. Då i nu antagna fall kostnaden för banans ytterligare höjande torde komma att drabba intressenterna i kanalföretaget, skulle detta alltså i afsevärd grad fördyras, för så vidt icke detsamma genom en dylik kostnadsförhöjning skulle helt och hållet omöjliggöras.

e) *Förslag med bro å segelfri höjd jämväl vid ett nytt kanalläge.*

Genom förslaget med banan å segelfri höjd jämväl vid den punkt, där banan skulle korsa den eventuellt ifrågasatta nya kanalleden, skulle däremot med en kostnadsförhöjning af 440,000 kronor järnvägen göras oberoende af sättet för kanalens ombyggnad och förbättrande. Skulle å andra sidan förslaget till förändrad sträckning af kanalen icke komma till stånd — och utsikterna för detta förslag synas ju icke vara så synnerligen stora — skulle de kostnader, som utförandet af förslaget med banan å segelfri höjd jämväl öfver det nya kanalläget betingat utöfver kostnaderna för det andra förslaget, vara onödigtvis utlagda. Härjämte påpekar kommittén en annan omständighet. Enligt båda de nu ifrågasvarande förslagen måste Saltskogs station flyttas 770 meter längre söderut än enligt de till första gruppen hörande förslagen samt spårsystemet å stationen förhöjas, enligt förslaget med linjen lagd å segelfri höjd endast vid nuvarande kanalöfvergången med 6,4 meter och enligt det andra förslaget med icke mindre än 8 meter. I anledning af grundens beskaffenhet å en del af den sträcka, å hvilken spårren till följd däraf skulle förhöjas, kan med allra största fog ifrågasättas, om marken verkligen kan bära den belastning, som denna förhöjning skulle medföra, och det synes ingalunda saknas ganska starka

skäl att befara, att förskjutningar skola äga rum, genom hvilka afsevärd skada kan komma att förorsakas å de industriella anläggningar, som finnas nordväst om den föreslagna stationsplatsen. Det är emellertid klart, att faran uti sådant afseende är större, ju högre spåren måste upplyftas.

Vid en jämförelse mellan de förslag, som tillhöra den här ofvan angifna första gruppen, och dem, som äro att hänföra till andra gruppen, har kommittén funnit vissa skäl, som kunna åberopas för eller emot samtliga till den ena eller andra gruppen hörande förslag.

Sålunda har kommittén till förmån för samtliga linjer tillhörande första gruppen framhållit, att genom anläggningen af en sådan linje skulle icke endast — såsom också skulle ske genom förverkligandet af något till andra gruppen hörande förslag — järnvägstrafiken å västra stambanan samt trafiken genom Södertälje kanal göras oberoende af hvarandra, utan den fördelen också vinnas, att västra stambanans hufvudlinje komme att dragas genom staden Södertälje.

Emot hvar och en af de till första gruppen hörande linjerna har å andra sidan af kommittén anförts, att till följd af banans ledande fram till Södertälje en afsevärd vägförlängning skulle uppstå, under det att genom utförande af något af de till andra gruppen hörande förslagen banans längd mellan Rönninge och Saltskog skulle ökas med allenast 130 meter.

Beträffande de till andra gruppen hörande förslagen har redan af kommittén omförmälts, hurusom till följd af spårens förhöjande vid Saltskogs station och den markens belastning, som däraf skulle föranledas, fara måste anses föreligga, att sättning eller förskjutning skulle uppstå.

Till följd af den betydande upplyftning af spårsystemet, som enligt ifrågavarande båda förslag kommer att äga rum, måste stationens läge blifva obekvämt och svårigheter uppstå för anslutning med Norra Södermanlands järnväg, hvarförutom i framtiden möjligen behöfliga stationsutvidgningar icke kunna verkställas utan synnerligen stora kostnader.

Därjämte skulle staden Södertälje enligt dessa förslag icke komma att omedelbart beröras af statsbanan. Utom den betydelse, som detta i och för sig innebär, följer däraf också nödvändigheten att fortfarande trafikera förbindelsespåret mellan Saltskog och Södertälje såsom själfständig bana, hvartill slutligen kommer, att detta förbindelsespår på grund af Saltskogs stations förflyttning söderut skulle betydligt förlängas nämligen till omkring 2,500 meter, under det att spårets längd

för närvarande är 1,200 meter och enligt de till första gruppen hörande linjerna skulle komma att uppgå till omkring 1,850 meter.

Såsom skäl för utförandet af hvilket som helst af de båda till andra gruppen hörande förslagen anför kommittén, att enligt ett sådant förslag väglängden skulle blifva mindre än enligt något af de till första gruppen hörande förslagen, och att — i likhet med hvad som skulle äga rum enligt järnvägsstyrelsens Södertäljelinje, men i motsats till hvad som skulle blifva förhållandet med något af Glasbergaförslagen — Rönninge station skulle bibehållas å sin nuvarande plats, samt linjen Rönninge—Igelsta—Saltskog äfvensom Igelsta hållplats komma att fortfarande trafikeras på samma sätt som för närvarande.

Grupp III. Förslag med svängbro öfver Södertälje kanal.

De tre förslag, som höra till tredje gruppen af förslag till förändring af bansträckan Rönninge—Saltskog, afse utläggande af dubbelspår utefter nuvarande banan, enligt ett förslag till Igelsta och enligt de båda öfriga förslagen till Saltskog. Enligt förstnämnda förslag skulle, såsom förut nämnts, den nu befintliga svängbron öfver kanalen bibehållas och en växelstation anläggas vid Igelsta för att förmedla öfvergången till den enkelspåriga banan. Af de återstående förslagen afser det ena, att den nuvarande svängbron skulle utbyggas till dubbelspårig, och det andra, att en ny, dubbelspårig svängbro skulle anbringas. Enligt dessa båda sistnämnda förslag erfordras naturligtvis icke någon växelstation vid Igelsta.

Mera genomgripande och för framtiden bestående förändringar af bansträckan Rönninge—Saltskog böra, enligt kommitténs förmenande, afse i främsta rummet att göra järnvägstrafiken och sjöfarten genom Södertälje kanal oberoende af hvarandra och därjämte, så vidt sådant utan för stor uppoffring skulle kunna ske, att sätta staden Södertälje i omedelbar förbindelse med västra stambanans hufvudlinje. Intetdera af dessa mål skulle nås genom utförande af något af de till tredje gruppen hörande förslagen. Dessa förslag, som endast afse att genom utsträckande vidare söderut af dubbelspårordeningen å västra stambanan närmast Stockholm möjliggöra den å ifrågavarande bandel ständigt växande trafikens behöriga ombesörjande och särskildt att underlätta tågledningen å densamma, kunna alltså, åtminstone i hvad de afse bansträckan Igelsta—Saltskog, endast betraktas såsom förslag till relativt provisoriska anläggningar och böra därför ej heller med afseende å anläggningskost-

nader samt drifts- och underhållskostnader lämpligen jämföras med de till de båda första grupperna hörande förslagen.

f) *Förslag med bibehållande af nuvarande svängbron.*

Mot förslaget att utlägga dubbelspår mellan Rönninge och Igelsta med bibehållande af banan mellan Igelsta och Saltskog enkelspårig samt med nuvarande svängbron oförändrad anför kommittén, att det afbrott i dubbelspårordningen, som enligt förslaget skulle ske, alltid kommer att medföra olägenhet vid banans trafikerande, och att den växelstation vid Igelsta, som för att så mycket som möjligt undanröja denna olägenhet ingår i förslaget och som skulle betinga en kostnad af 231,000 kronor, skulle blifva helt och hållet gagnlös, därest det skulle visa sig nödvändigt att förändra banan till dubbelspårig med eller utan förhöjning af spår-läget.

g) *Förslag med nuvarande svängbron utbyggd till dubbelspårig.*

Genom förslaget med dubbelspår utlagdt jämväl mellan Igelsta och Saltskog samt med den nuvarande bron utbyggd till dubbelspårig undvikas de olägenheter, som afbrottet i dubbelspårordningen enligt föregående förslag skulle medföra, och någon växelstation vid Igelsta erfordras ej. Skulle emellertid Södertälje kanal komma att utvidgas för begagnande jämväl af större djupgående fartyg skulle, påpekar kommittén, en ytterligare ombyggnad af bron blifva erforderlig.

h) *Förslag med ny dubbelspårig svängbro.*

Enligt förslaget med dubbelspår utlagdt mellan Igelsta och Saltskog samt ny dubbelspårig svängbro anbragt öfver kanalen skulle den nya bron erhålla en spännvidd af 21 meter och en fri seglationsvidd af 18 meter. Genom en sådan bro skulle alltså för de kanalen passerande fartygen beredas en betydligt bekvämare genomfart, än hvad som för närvarande äger rum, och någon ombyggnad af bron skulle icke erfordras, om kanalen skulle komma att utvidgas på sätt ofvan nämnts. Kostnaderna för detta förslag öfverstiga dock kostnaderna för det närmast föregående förslaget med 115,000 kronor.

Till bangårdskommitténs behandling förelågo, bland annat, jämväl förslag till anläggning af ny dubbelspårig statsbana dels från Gnesta eller Saltskog öfver Ekerön och Lofön till Stockholm, de s. k. Mälarö-

förslagen, dels och från Gnesta eller Södertälje öfver Botkyrka och Vårby, de s. k. Vårbyförslagen. Kommittén har emellertid på anförda skäl ansett sig icke kunna tillstyrka anläggandet af ny statsbana i någondera af de i sådant afseende föreslagna riktningarna, utan har kommittén ansett västra stambanans nuvarande sträckning mellan Gnesta och Stockholm böra i mera hufvudsakliga delar bibehållas. Då på grund af Kungl. Maj:ts och Riksdagens tidigare beslut angående anordnande af dubbelspår från Rönninge till Älfsjö och vidare till Liljeholmen all tanke på västra stambanans framdragande enligt Mälarö- eller Vårbyförslagen torde få anses öfvergifven, har jag ansett mig ej böra närmare ingå på dessa förslag.

Beträffande de framställda förslagen till banans ändrade sträckning vid Södertälje har kommittén anført, att för ett fullt tillfredsställande, slutligt ordnande af förhållandet mellan järnvägstrafiken å västra stambanan och sjöfarten genom Södertälje kanal det syntes vara erforderligt, att banan föres å segelfri höjd öfver kanalen. Däremot har kommittén för sin del icke funnit, att en sådan omfattande och kostsam anläggning med nödvändighet kräfdes redan vid tiden för utlåtandets afgifvande år 1905. Då såväl den tidpunkt, när en sådan förändring kunde blifva en nödvändighet, som det sätt, hvarpå banan borde föras öfver kanalen, voro beroende på omständigheter, hvilka icke af kommittén kunde förutses eller bedömas, har kommittén icke funnit sig lämpligen böra uttala något slutligt omdöme i fråga om dessa förslag.

Hvad angår utläggande af dubbelspår jämväl söder om Saltskog, anför kommittén, att förslag och kostnadsberäkningar i sådant hänseende uppgjorts. Med hänsyn emellertid därtill att frågan om ny förbindelselinje mellan västra och östra stambanorna och särskildt frågan om den punkt å förstnämnda bana, från hvilken en sådan förbindelselinje skulle utgå, ännu vid tiden för aflåtandet af kommitténs betänkande voro oafgjorda, har kommittén icke ansett sig böra framställa något förslag om nyssnämnda dubbelspår, men har kommittén uttalat, att det syntes kommittén otvifvelaktigt, att trafikförhållandena å västra stambanan förr eller senare komme att nödvändiggöra anordnande af dubbelspårig bana vidare söderut från Saltskog.

Sedan bangårdskommitténs betänkande remitterats till järnvägsstyrelsen, afgaf denna styrelse den 4 april 1907 underdånigt utlåtande, däruti styrelsen, beträffande behovet af västra stambanans förändring å sträckan Rönninge—Saltskog, förklarade sig hysa en från kommitténs mening afvikande uppfattning och meddelade, att styrelsen gått i för-

Järnvägsstyrelsens underdåniga utlåtande den 4 april 1907.

fattning om verkställande af ytterligare undersökningar och utredningar i ämnet, samt att styrelsen, så snart resultatet däraf föreläge, skulle hos Kungl. Maj:t göra den framställning, hvartill omständigheterna kunde föranleda.

Trafiktekniska
kommissionens
yttrande
den 28 juni
1907.

Enligt hvad järnvägsstyrelsen nu anmält, har styrelsen låtit utföra nyssnämnda undersökningar och utredningar genom en trafikteknisk kommission, bestående af tre sakkunniga personer, hvilken kommission undersökt dels den trafik, som nu går genom Södertälje kanal, och denna farleds trafikförmåga, därvid jämförelse skett med den genom svängbron vid Söderström i Stockholm framgående trafik, dels ock huruvida de båda nuvarande stationerna vid Södertälje och Saltskog skulle kunna ersättas af en station, så belägen att den väl betjänade Södertälje stad på samma gång som lämpligt anslutningsspår kunde anordnas till Södertälje uthamn.

Af kommissionens den 28 juni 1907 afgifna yttrande har framgått följande.

Då genom Södertälje kanal fartyg få framgå med en fart af högst 4 knop i timmen och kanalen är så smal, att något möte mellan fartyg af vanlig storlek icke kan i kanalen äga rum, behöfver ett ångfartyg omkring 12 minuter för att passera kanalen och ett segelfartyg med bogsering omkring 18 minuter (utan bogsering omkring 25 minuter). Utgår man ifrån, att kanalens trafikförmåga är i genomsnitt 4 fartyg i timmen, hvilket enligt uppgift af vederbörande kanalbefäl öfverensstämmer med hvad erfarenheten ger vid handen, samt att den tid, som järnvägsbron öfver kanalen skall hållas öppen för sjöfarten, sättes till 12 timmar för dygn, kan kanalen således passeras af högst 48 fartyg i dygnet, d. v. s. 1,440 i månaden eller för de 9 månader af året, då kanalen i regel hålles öppen, högst 13,000 fartyg.

Farleden genom svängbron öfver Söderström i Stockholm åter har, säger kommissionen, betydligt större trafikförmåga. Genom svängbron därstädes, som har två öppningar, kan nämligen ett ångfartyg passera på omkring 2 $\frac{1}{2}$ minuter och ett segelfartyg med bogserare på omkring 5 minuter, och kunna således genom denna svängbro mycket väl framgå 24 fartyg i timmen eller under de 12 timmar af dygnet, då densamma hålles öppen, 288 fartyg, hvadan trafikförmågan hos berörda farled kan sättas till omkring 8,600 fartyg i månaden eller för 9 månader till omkring 77,000 fartyg och alltså är 6 gånger så stor som trafikförmågan hos farleden genom svängbron i Södertälje.

En blott och bar jämförelse mellan antalet fartyg för år, som gå

genom de olika farlederna, är sålunda ej tillräcklig för att i nu omhandlade afseende lämna ett tillförlitligt omdöme, ty skulle man för ombyggnad af järnvägen vid Södertälje invänta den tidpunkt, då trafiken genom denna kanal blir lika stor som trafiken genom farleden vid Karl Johans torg i Stockholm, så vore detta en orimlighet, enär med farledernas nuvarande beskaffenhet det är en teknisk omöjlighet, att Södertälje kanal skulle kunna ombesörja lika stor trafik som farleden genom svängbron vid nämnda torg. En jämförelse mellan antalet nu passerande fartyg och de respektive farledernas trafikförmåga utvisar nämligen, att farleden vid Södertälje är i förhållande till sin nuvarande trafikförmåga mera ansträngd än farleden vid Karl Johans torg. Så uppgår, enligt hvad kommissionen meddelar, redan nu antalet passerande fartyg genom Södertälje kanal till omkring 50 % af kanalens nuvarande trafikförmåga och genom svängbron vid Karl Johans torg till omkring 30 % af dess trafikförmåga.

I anledning af nu omhandlade undersökningar och utredningar har kommissionen framhållit, att undersökningarna visat, att Södertälje svängbro hindrar den där framgående sjöfarten i till och med högre grad än svängbron öfver Söderström sjöfarten därstädes, att, om den förra svängbron borttages och järnvägen blir förd öfver farleden på segelfri höjd, kanalens nuvarande trafikförmåga ökas med omkring 100 %, samt att man knappt kan vänta, att under nu rådande förhållanden trafiken genom Södertälje kanal skall komma att nämnvärdt ökas, hvarför man torde kunna säga, att sjötrafiken genom kanalen, praktiskt sedt, redan nu uppnått den största möjliga storlek, som utan olägenhet för densamma kan ombesörjas.

Kommissionen anför vidare, att, därest trafiken genom Södertälje kanal icke skall lida afsevärdt afbräck, och därest densamma fortfarande som hittills skall kunna utvecklas till fromma för sjöfarten mellan Saltsjön och Mälaren, det är af största vikt, att åtgärder redan nu vidtagas för att befria densamma från beroendet af järnvägstrafiken.

Kommissionen anser därför, i motsats till 1901 års bangårdskommitté, att frågan om järnvägens ombyggnad mellan Rönninge och Saltskog och dess förläggande å segelfri höjd öfver Södertälje kanal icke längre kan uppskjutas, detta så mycket mer som järnvägstrafiken å sträckan Järna—Saltskog—Stockholm inom de närmaste åren måste komma att tillväxa i betydligt starkare grad än hvad hittills varit fallet. Då den af 1907 års Riksdag beslutade järnvägen Järna—Nyköping—Norrköping blir färdig, kommer nämligen utan tvifvel denna nya bana att tillföra den nuvarande järnvägen mellan Järna och Stockholm en

högst afsevärd trafik, en trafik, som under nu rådande förhållanden icke torde kunna upptagas af den enkelspåriga bandelen Rönninge—Saltskog, och ej heller torde denna trafik blifva i vederbörlig grad tillgodosedd genom en sådan provisorisk anordning å denna bandel, som 1901 års bangårdskommitté omnämnt. Det af Riksdagen fattade beslutet att anlägga ofvannämnda nya järnväg Järna—Norrköping medför därför, enligt kommissionens mening, därest den nya banans trafik på Stockholm skall kunna nöjaktigt ombesörjas, såväl att den nuvarande järnvägen fortast möjligt måste utbyggas dubbelspårig å hela sträckan mellan Stockholm och Järna, och således äfven å hela sträckan Rönninge—Saltskog, som ock att järnvägstrafiken befrias från beroendet af sjötrafiken genom Södertälje kanal.

I såväl sjötrafikens som järnvägstrafikens intresse finner sig således kommissionen böra på det lifligaste tillstyrka, att åtgärder omedelbart vidtagas för att befria de båda olika trafikslagen från beroende af hvarandra.

Hvad därefter angår frågan om en gemensam station för Södertälje och Saltskog, har såsom resultat af de i detta afseende af kommissionen utförda undersökningarna framgått, att ett nytt stationsläge lämpligen kan anordnas strax ofvanför det nuvarande stationsläget i Södertälje å de s. k. Ekenbergs gården, samt att den nya stationens läge kan anpassas till samtliga föreslagna linjer, som vid slussen öfvergå Södertälje kanal. Enligt det förslag för den nya stationen, som finnes bifogadt kommissionens utlåtande, kunna anslutningsspår till Södertälje uthamn och till Mälarhamnen utan svårighet anordnas, och är järnvägslinjen framdragen inom Södertälje stad på sådant sätt, att alla korsningar af gator i plan undvikits.

På grund af nyss angifna resultat har kommissionen utfört trafiktekniska utredningar rörande sådana linjer mellan Rönninge och Saltskog, som enligt kommissionens förmenande äro förtjänta att komma under ompröfning, och utgöras dessa — sedan kommissionen uteslutit dels 1901 års Glasbergalinje såsom varande längre och dyrare än 1903 års Glasbergalinje, dels ock förslagen med bibehållande af den enkelspåriga svängbron, med nuvarande svängbron utbyggd till dubbelspårig och med ny dubbelspårig svängbro, enär sjötrafiken och järnvägstrafiken syntes böra befrias från beroendet af hvarandra — af följande linjer:

1:o) Järnvägsstyrelsens Södertäljelinje af år 1901, dock med endast en station (Södertälje);

2:o) 1903 års Glasbergalinje, dock med endast en station (Södertälje);

3:o) Järnvägsstyrelsens Södertäljelinje af år 1901 med tre stationer (två i Södertälje och en i Saltskog);

4:o) Linjen Rönninge—Igelsta—Saltskog med bro å segelfri höjd öfver Södertälje kanal i dess nuvarande läge med två stationer (en i Södertälje och en i Saltskog); samt

5:o) Nuvarande linjen Rönninge—Saltskog med två stationer (en i Södertälje och en i Saltskog).

I fråga om de utaf kommissionen undersökta linjerna anför kommissionen följande.

Linjen n:r 1, hvilken icke återfinnes i 1901 års bangårdskommittés betänkande och för hvilken kommissionen därför upprättat särskildt kostnadsförslag, utgör en förändring af kommissionens linje n:r 3 i så måtto, att de för sistnämnda linje afsedda stationerna, två i Södertälje och en i Saltskog, ersatts med en gemensam station i Södertälje, hvilket medfört en del andra i samband därmed stående förändringar.

Beträffande linjen n:r 2, för hvilken kommissionen jämväl uppgjort särskildt kostnadsförslag och hvilken motsvarar den i bangårdskommitténs betänkande omförmälta 1903 års Glasbergalinje (litt. b), dock med viss af kommissionen gjord omstakning, hafva samma förändringar vidtagits, som nyss angifvits i fråga om linjen n:r 1, nämligen att de två stationerna i Södertälje samt stationen i Saltskog ersatts med en gemensam station i Södertälje, hvilken till såväl plan som profil öfverensstämmer med den för linjen n:r 1 föreslagna.

Linjerna n:r 3 och 4 öfverensstämma med i bangårdskommitténs betänkande motsvariga (litt. c och d).

Linjen n:r 5 utgör den nu befintliga banan utan någon förändring.

Kommissionen har såsom det ur rent teknisk synpunkt fördelaktigaste förslaget förordat förslaget n:r 2 eller den af kommissionen delvis omstakade 1903 års Glasbergalinje, genom hvars utförande de båda nuvarande stationerna i Södertälje och Saltskog kunna ersättas med en station i Södertälje och därmed också bispåret mellan Södertälje och Saltskog bortfalla, hvilket ur trafiksynpunkt skulle medföra synnerligen stora fördelar i form af förenklade tåganordningar, väsentligt minskadt arbete med växling och rangering och därmed också snabbare expedition af tågen och underlättandet af förbindelserna med hufvudstaden för de södra orterna, särskildt för Södertälje stad.

Under framhållande att det är af allra största vikt, att redan nu valet mellan ofvannämnda olika förslag verkställes, enär ett provisoriskt

utläggande af dubbelspår mellan Rönninge och Igelsta torde medföra som en oundviklig följd, att utförandet af det utaf kommissionen omarbetade 1903 års Glasbergaförslag blir för framtiden omöjliggjordt, har kommissionen rörande de olika förslagens trafikförhållanden anfört följande.

Hvad först angår de allmänna trafikbehofven eller behofven för den genomgående hufvudbantrafiken, bestående dels i behofvet af att befria järnvägstrafiken från beroendet af sjötrafiken, dels i behofvet af kortare förbindelse mellan de södra orterna och Stockholm, så torde det, säger kommissionen, utan vidare vara klart, att det förstnämnda behofvet fylles lika bra af alla de föreslagna nya linjerna, men att det senare behofvet bäst tillgodoses af förslagen n:r 2 och 4.

Linjen n:r 2 måste sålunda, särskildt då utförandet af förslaget n:r 4 torde medföra vissa delvis äfven för framtiden kvarstående vanskligheter ur byggnadsteknisk synpunkt, anses bäst fylla nu allmänna trafikbehof.

Vidkommande därefter den mera lokala trafiken eller trafiken på stationerna Rönninge, Södertälje och Saltskog samt på Igelsta hållplats ställa sig, enligt hvad kommissionen anför, förhållandena sålunda.

Då enligt samtliga förslagen Rönninge station blir kvarliggande på samma plats, får denna station och trakten däromkring sina trafikförhållanden oförändrade, hvilket förslag som än utföres.

För Södertälje skulle trafikförhållandena i det afseendet högst väsentligt försämrats, att bispåret Södertälje—Saltskog blir afsevärdt förlängdt. Förslagen n:r 1 och 3 medföra härutinnan väsentliga förbättringar, i det att persontrafiken på Södertälje kan ombesörjas utan ombyte i Saltskog, men båda förslagen förlänga vägen till Stockholm från de södra orterna, hvarjämte enligt förslaget n:r 3 godstrafiken alltjämt blir belastad med det tidsödande och kostsamma växlingsarbetet vid Saltskogs station. Kommissionen anser det därför tydligt, att för Södertälje stad förslaget n:r 2 medför de största fördelarna, enär detta medger trafikens ledande öfver Södertälje och anordnandet af genomgångsstation därstädes, på samma gång som vägen och tiden för resande till Stockholm högst väsentligt förkortas.

I fråga om Saltskogs station, som endast är en af bispåret till Södertälje nödvändiggjord växlings- och rangeringsstation, finner kommissionen den ringa lokaltrafik, som här förekommer, i hvarje fall blifva bättre tillgodosedd genom anläggandet af en ny station i Södertälje enligt förslagen n:r 1 och 2 än genom stationens förflyttning längre söderut på sätt förslagen n:r 3 och 4 förutsätta. De båda förra förslagen äro beträffande läget för den nya stationen fullt analoga, men

då förslaget n:r 2 erbjuder kortare väg norrut än förslaget n:r 1, anser kommissionen förslaget n:r 2 vara att föredraga.

Hvad angår Igelsta hållplats, kommer densamma, som uteslutande ombesörjer en mindre lokal persontrafik särskildt sommartid, att blifva kvarliggande oförändrad å samma plats enligt förslagen n:r 1, 3 och 4. Utförandet af förslaget n:r 2 nödvändiggör däremot förflyttning af hållplatsen ifråga omkring 1,8 kilometer på sidan om den nuvarande järnvägslinjen. Den trafik, som nu här ombesörjes, utgöres endast af persontrafik hufvudsakligen på Stockholm från egendomarna Hall och Igelsta äfvensom närliggande villor och lägenheter. Antalet försålda personbiljetter vid Igelsta har under åren 1901—1905 uppgått i medeltal till 1,000 för år.

Emellertid har under senaste tiden vid Igelsta uppstått ett annat trafikintresse i sammanhang därmed, att nuvarande ägaren af Igelsta gård uppgjort förslag till anläggandet af en villastad intill Igelsta nuvarande hållplats, ett trafikintresse, som sålunda utgöres af behovet för den nya villastaden att hafva nära till en station med täta förbindelser med hufvudstaden. Den nya linjen, som i detta fall utan tvifvel medför vissa olägenheter för detta blifvande samhälle, skulle dock komma att gå öfver Igelsta gårds ägor och den nya hållplatsen torde enligt kommissionens mening kunna förläggas helt nära lägenheten Jakobsdal, som tillhör Igelsta gård. Lämpligen kan därför, säger kommissionen, den nya villastaden, som ännu ej blifvit en verklighet, planeras å detta område, hvarigenom ungefär samma fördelar för Igelsta gård vinnas, ehuru väl terrängen vid och omkring lägenheten Jakobsdal kanske icke är lika förmånlig för bebyggande som terrängen kring nuvarande hållplatsen, särskildt på grund af en i närheten befintlig mosse.

I anledning häraf uttalar kommissionen som sin mening, att den i följd af hållplatsens förflyttning uppkommande sänkningen i jordvärdet för Igelsta gård i trakten närmast nuvarande hållplatsen till fullo uppväges af den höjning af jordvärdet, som uppstår i trakten kring lägenheten Jakobsdal. Någon afsevärd sänkning af jordvärdet å öfriga intill kanalen belägna lägenheter anser kommissionen genom hållplatsens förflyttning icke kunna sättas i fråga, enär dessa, som hufvudsakligen utgöras af sommarvillor, särskildt sommartid hafva synnerligen goda förbindelser med Södertälje stad sjöledes.

Från järnvägens egen synpunkt sedt torde det enligt kommissionens mening vara att förvänta, att den nya hållplatsen vid den nya linjen skulle tillföra järnvägen minst lika stor trafik som den nuvarande.

Som allmänt omdöme kan därför enligt kommissionens mening sägas, att de jämförelsevis små olägenheter, som uppkomma för trafikanterna vid nuvarande Igelsta hållplats genom hållplatsens förflyttning, icke kunna tillmätas någon betydelse i jämförelse med de stora fördelar i öfrigt, anläggandet af denna linje medför. I hvarje fall torde det, anser kommissionen, vara uppenbart, att den merkostnad i underhåll och drift, som uppkommer för statens järnvägar, därest förslaget n:r 1 kommer till utförande i stället för förslaget n:r 2 och därmed också Igelsta hållplats bibehålles å sin nuvarande plats, och hvilken merkostnad redan år 1910 beräknas uppgå till omkring 19,000 kronor och sedan i och med ökad trafik alltjämt kommer att ökas, ingalunda kan uppvägas af den jämförelsevis ringa nettotkomst, som persontrafiken på Igelsta kan tänkas komma att lämna.

Rörande anläggningskostnaderna för de af kommissionen ifrågasatta förslagen har kommissionen meddelat, att de afgifna kostnadsförslagen äro uppgjorda analogt med de af 1901 års bangårdskommitté upprättade och afse banans sträckning från kilometer 28 + 000 strax norr om Rönninge station i banans nuvarande längdmätning till kilometer 37 + 770 strax söder om Saltskogs station, med undantag dock för den af kommissionen med n:r 4 betecknade linjen, hvilkens slutpunkt är vid kilometer 38 + 540.

I fråga om de olika förslagen är att märka:

att kommissionen — i likhet med bangårdskommittén — i kostnadsförslagen för linjerna n:r 1, 2 och 3 tillagt kostnad för dubbelspår mellan kilometer 37 + 770 och kilometer 38 + 540, hvilken kostnad beräknats till 28,000 kronor;

att kommissionen, såsom bangårdskommittén jämväl gjort, upptagit en till 46,000 kronor beräknad kostnad för jordfyllnad för sjunkande bank vid Rönninge;

att kommissionen, i likhet med bangårdskommittén, förutsatt för samtliga jämförda linjer en till 104,000 kronor uppskattad kostnad för förbättring af Rönninge station; samt

att de af kommissionen gjorda kostnadsberäkningarna för de linjer, som genomgå Södertälje stad, äro, i likhet med kommitténs beräkningar, grundade på förutsättningen dels att den mark, som tillhör Södertälje stad inom stadens planlagda område, badaktiebolaget och grosshandlaren C. F. Liljewalch, tillhandabålles statens järnvägar utan ersättning, dels ock att Södertälje stad lämnar ett kontant bidrag af 100,000 kronor i enlighet med af staden förut gjordt erbjudande. Från kostnadssummorna vidkommande linjerna n:r 1 och 2 har kommissionen dessutom afdragit

det till 240,000 kronor beräknade värdet af den statens järnvägar tillhöriga mark, som icke vidare skulle för järnvägsändamål erfordras.

Längder å och statens anläggningskostnader för de ifrågasatta olika linjerna har kommissionen beräknat på sätt framgår af följande tabell (sid. 28).

Ytterligare ett förslag till anordnandet af järnvägens förande öfver Södertälje kanal har af järnvägsstyrelsen utarbetats under år 1907, därvid styrelsen afsett att för mindre kostnad erhålla en för järnvägs trafikens behöriga ombesörjande likväl tillfredsställande anläggning.

Enligt detta förslag utlägges stambanan dubbelspårig mellan Rönninge och Igelsta samt ombygges mellan Igelsta och Saltskog med bibehållande i hufvudsak af nuvarande planläget men med svängbron öfver kanalen höjd, så att dess underkant kommer att ligga på 21 meters höjd öfver slusströskeln i Stockholm eller 15 meter öfver hafsytan vid högsta vattenstånd.

Styrelsen har nämligen utrönt, att samtliga de ångfartyg med undantag af ett, som nu passera Södertälje kanal, hafva skorstenshöjder varierande mellan 11 och 13 $\frac{1}{2}$ meter, och skulle sålunda dessa fartyg, om de vore försedda med teleskopmaster, kunna framgå under en bro med 15 meter segelfri höjd och svängbron ej behöfva öppnas för deras framsläppande. Härigenom skulle en afsevärd minskning i tiden för svängbrons öppenhållande för kanaltrafiken ernås och på samma gång de olägenheter, som den nuvarande svängbron förorsakar sistnämnda trafik, till en del bortfalla.

Kostnaderna för detta förslag, alternativ n:r 6, som betingar Saltskogs stations förflyttning omkring 680 meter söderut, framgå af förutnämnda tabell.

Förslag med svängbro å 15 m. höjd öfver vattenytan, »1907 års förslag».

Linjer.	Ökad längd utöfver nuvarande meter.	Anläggningskostnad kronor.	Årliga driftkostnaden (år 1910) kronor.	Driftkostnaden, kapitaliserad efter 4 % kronor.	Sammanlagdt anläggnings- och driftkapital kronor.
1) Järnvägsstyrelsens Södertäljelinje af år 1901, dock med endast en station (Södertälje) = den af järnvägsstyrelsen nu föreslagna linjen	3,380	4,174,800	310,100	7,752,500	11,927,300
2) 1903 års Glasbergalinje, dock med endast en station (Södertälje)	2,030	4,904,700	281,900	7,047,500	11,952,200
3) Järnvägsstyrelsens Södertäljelinje af år 1901 med 3 stationer (två i Södertälje och en i Saltskog)*)..	3,430	4,343,000	345,100	8,627,500	12,970,500
4) Nuvarande linjen, men med bro å segelfri höjd öfver Södertälje kanal i dess nuvarande läge och med två stationer (en i Södertälje och en i Saltskog)**)	130	4,513,000***)	293,500	7,337,500	11,850,500***)
5) Nuvarande linjen oförändrad med två stationer (en i Södertälje och en i Saltskog)	—	[1,533,000]	275,100	6,900,000	8,433,000
6) 1907 års linje med svängbro på 15 meters fri höjd öfver högvatten	80	3,254,000 †)	281,700	7,042,500	10,296,500 †)

Skrift från stadsfullmäktige i Södertälje.

Mot järnvägsstyrelsens nyssnämnda år 1907 uppgjorda förslag, be-tecknad med nr 6, hafva stadsfullmäktige i Södertälje uti en till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Stockholms län ingifven skrift ut-talat vissa betänkligheter.

*) Samma linje som litt. c) hos 1901 års bangårdskommitté.

**) " " " " d) " " " " " " " "

***) Skall linjen framföras å segelfri höjd jämväl öfver en ifrågasatt ny kanalled (samma linje som litt. e hos kommittén), bör summan ökas med 440,000 kronor.

†) D:o d.o , bör summan ökas med 279,000 kronor.

Antagandet däraf skulle enligt stadsfullmäktiges förmenande kunna blifva af ödesdiger betydelse för staden Södertälje. Den omständigheten att Södertälje endast genom en omkring 1,200 meter lång bibana står i förbindelse med statens järnvägsnät har, enligt hvad stadsfullmäktige anföra, under den gångna tiden medfört afsevärda olägenheter såväl för gods- som persontrafiken till och från staden. Dessa olägenheter hade blifvit kännbarare i samma mån som staden och dess industri utvecklats, och vid genomförande af det med n:r 6 betecknade förslaget skulle olägenheterna ytterligare förvärras, enär Saltskogs station enligt samma förslag skulle förflyttas söderut 680 meter, eventuellt 880 meter, om hänsyn togs till en ny kanal.

Till belysning af stadens raska utveckling hafva stadsfullmäktige anfört följande siffror:

stadens folkmängd år 1850	1,166
» » » 1860	1,676
» » » 1870	2,117
» » » 1880	3,509
» » » 1890	4,652
» » » 1900	8,112
» » » 1905	9,245
» » » 1907	9,672

Taxeringsvärdet af stadens samtliga fastigheter utgjorde:

år 1861	854,367 kronor
» 1870	2,046,500 »
» 1880	4,518,600 »
» 1890	6,688,100 »
» 1900	10,311,000 »
» 1907	17,923,400 »

Stadens fabrikers tillverkningsvärde, som år 1870 uppgick till 598,506 kronor, hade år 1906 stigit till 7,169,088 kronor.

Äfven om, såsom järnvägsstyrelsen föreslagit, de ångbåtar, som passera Södertälje kanal, kunna använda s. k. teleskopmaster, är det dock, fortsätta stadsfullmäktige, icke antagligt, att jämväl segelfartygen skulle i nämnvärd utsträckning komma att begagna sig däraf. För flertalet af de segelfartyg, som komma att passera genom kanalen, skulle det således enligt ifrågavarande förslag fortfarande blifva nödvändigt att öppna järnvägsbron, och de därmed förenade olägenheterna skulle således kvarstå. Frågan huruvida dessa svårigheter böra anses beaktansvärda måste naturligtvis, anmärka stadsfullmäktige, afgöras med hänsyn till frekvensen af segelfartyg. Härvid torde det emellertid

ej vara tillräckligt att uträkna medelfrekvensen af segelfartyg under de 9 månader på året, då sjöfarten brukar vara öppen, utan ett särskildt afseende torde böra fästas vid maximisiffrorna. Härutinnan meddelas, att enligt uppgift från kanalkontoret det under den lifligaste seglationstiden kunnat inträffa, att ända till 26 segelfartyg på en dag passerat genom Södertälje kanal. Äfven om alla nuvarande ångfartyg medelst anbringande af teleskopmaster skulle kunna passera under en järnvägsbro på 15 meters höjd öfver högvattenytan, skulle således kunna inträffa, att en sådan bro på en dag måste öppnas 26 gånger för framsläppande af segelfartyg, och då dessa i regel måste passera kanalen vid dager, skulle det kunna visa sig behöfligt att för sjötrafikens behof svänga järnvägsbron i medeltal omkring 2 gånger i timmen.

Stadsfullmäktige anförä vidare. Mellan Mälarens hela sjöfartsområde och Saltsjön finnas för närvarande endast två förbindelseleder, nämligen slussen vid Karl Johans torg i Stockholm och Södertälje kanal. Genom tillväxt af södra stadsdelen i Stockholm och genom järnvägstrafikens ökning har under de senare åren genomfarten vid Stockholms sluss allt mer försvårats. Det säger sig själf, att, om man skulle äfven vid Södertälje låta järnvägstrafiken helt eller delvis afstänga kanaltrafiken, Mälarens hela sjöfartsområde skulle komma att därpå lida oberäknelig skada. Ett antagande af alternativ n:r 6 skulle således i hög grad lända till förfång såväl för Södertälje stad som för sjötrafiken genom Södertälje kanal och därigenom för Mälarens hela sjöfartsområde.

Om förslaget antages, torde det, anförä stadsfullmäktige vidare, få anses naturligt, att Södertälje stad, för att åtminstone i någon mån neutralisera ifrågavarande olägenheter, söker få sitt kommunikationsbehof tillgodosedt genom andra medel än statens järnväg. Äfven om endast persontrafiken skulle för att undgå tågombudet vid Saltskog försvinna från statsbanan, skulle detta innebära en ej oväsentlig minskning i inkomsterna. Beloppet af försålda personbiljetter å sträckan Södertälje—Stockholm uppgår nämligen årligen till 138,000 kronor brutto. Om nettovinsten på denna årsinkomst kapitaliseras, erhålles ett belopp, som i och för sig, utan tillägg af de oberäkneliga kostnaderna för jordförskjutningarna vid Saltskog, torde vara mer än tillräckligt att neutralisera den i utsikt ställda besparingen i anläggningskostnaden, som skulle vinnas genom antagande af alternativ n:r 6. Ja, äfven om persontrafiken å statsbanan endast skulle nedgå till hälften, vore redan denna minskning i det närmaste tillräcklig att uppväga den påstådda besparingen i anläggningskostnaden. Då nu denna besparing skulle

jämte en obetydlig tidsvinst för de genomgående snälltågen utgöra skälet för antagandet af ifrågavarande alternativ, som ju i byggnads- och trafiktekniskt hänseende med stöd af järnvägsstyrelsens sakkunniga kommission måste anses mindre fördelaktigt än alternativ n:r 2 (1903 års Glasbergalinje), förefaller det, enligt stadsfullmäktiges mening, som om alternativ n:r 6 svårligen skulle kunna på allmänna grunder förordas.

Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Stockholms län har med underdånigt utlåtande den 2 mars 1908 öfverlämnat stadsfullmäktiges förberörda skrift och därvid anfört, att olägenheterna af de nuvarande, endast genom en bibana uppehållna järnvägsförbindelserna tydligen måste för staden kännas tryckande och verka hämmande på stadens fortsatta förkofran. Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande har följaktligen tillstyrkt, att banan måtte framdragas öfver staden, äfvensom framhållit, att den ifrågasatta järnvägsanläggningen, med hänsyn till sjötrafikens i kanalen intresse, måste utföras så, att järnvägstrafiken göres oberoende af kanaltrafiken.

Yttrande af
Kungl. Maj:ts
befallnings-
hafvande i
Stockholms
län.

I skrifvelse den 16 december 1907 till järnvägsstyrelsen har vidare Södertälje kanal- och slussverksaktiebolag hemställt, att styrelsen måtte, så snart ske kunde, gå i författning om vidtagande af erforderliga åtgärder för borttagande af statens järnvägars svängbro öfver Södertälje kanal och framdragande af järnvägen öfver kanalen å bro med segelfri höjd.

Skrift från
Södertälje ka-
nal- och sluss-
verksaktie-
bolag.

Som stöd härför anför bolaget, att detsamma genom ett den 15 mars 1806 för kanalverket utfärdadt nådigt privilegium blifvit tillförsäkradt rättighet att utan något som helst intrång eller hinder allt framgent bedrifva sjötrafik å kanalen. Något undantag därifrån till förmån för statens järnvägar har icke rättsligen sedermera ägt rum, och då den tidpunkt kommer, att järnvägens svängbro till följd af järnvägstrafikens utveckling medför verkliga besvärande uppehåll och hinder för mottagande eller lämpligt betjänande af sjötrafiken, äger bolaget, enligt sitt förmenande, rättslig befogenhet att påyrka svängbrons borttagande och järnvägens framdragande å segelfri höjd. Och denna tidpunkt är, enligt bolagets mening, redan inne.

Då, enligt det för svängbrons skötande fastställda reglemente, bron skall hållas stängd 15 minuter före hvarje väntadt bantågs ankomsttid och, hvad söderifrån kommande tåg beträffar, den ej må öppnas, förrän det tåg, som passerat, gifvit ankomstsignal till Igelsta närmast norr om Saltskog belägna järnvägsstation, är det, påpekar bolaget, lätt att

inse hvilket hinder och uppehåll i kanaltrafiken vållas af bron. Kanalen passeras i medeltal under sommarmånaderna af omkring 40 fartyg dagligen, stundom flera, och mången gång måste i reguliär fart gående ångfartyg vänta på brons öppnande timvis, segelfartyg ända till tre timmar eller mera. Allmän klagan förspörjes också häröfver bland fartygsbefälhafvarna, och förhållandet varder, säger bolaget, helt enkelt olidligt, då med dubbelspåränläggning och byggandet af Järna—Norrköpingbanan tågantalet än ytterligare ökas.

Järnvägsstyrelsens und. skrivelse den 29 oktober 1908.

För egen del har järnvägsstyrelsen uti sin omförmälda skrivelse den 29 oktober 1908 till en början meddelat, att styrelsen trots sig finna, att hvarje förslag, som ej afser att göra järnvägs- och kanaltrafiken helt oberoende af hvarandra, måste betraktas såsom provisorium, ägnadt att uppskjuta frågans verkliga lösning kortare eller längre tid, och finner sig styrelsen ej böra tillstyrka något sådant förslag.

Af öfriga förslag hafva, säger styrelsen, de, som afse linjens framdragande å segelfri höjd öfver nuvarande kanalen, den fördelen framför dem, som betinga linjens dragande öfver kanalen vid Södertälje sluss, att förbindelsen från Stockholms centralstation söderut genom sådan omläggning endast obetydligt förlänges — omkring 130 meter — men kvarstår härvid olägenheten af att, såsom för närvarande, förbindelsen med Södertälje måste upprätthållas med särskilda tåg å en sidolinje, hvilken dessutom genom en förflyttning af Saltskogs station ökas med 1,450 meter.

Statens järnvägars kostnader för trafiken Saltskog—Södertälje och å Saltskogs station hafva, enligt hvad styrelsen meddelar, för 1908 års 8 första månader uppgått till 35,525 kronor 17 öre, motsvarande för helt år omkring 53,000 kronor, hvilket belopp gifvetvis kommer att afsevärdt höjas på grund af den förlängda vägen mellan Saltskog och Södertälje och i den mån trafiken på Södertälje ökas. Då dessutom det nya läget för Saltskogs station å bankfyllnad af respektive 6,4 och 8 meters höjd å mindre bärig mark äfvensom den höga bankfyllnaden söder om broläget å delvis sank mark medföra vanskligheter, som undandraga sig en noggrann kostnadsberäkning, har järnvägsstyrelsen vid valet mellan dessa förslag å höjda lägen öfver kanalen å nuvarande plats och de förslag, som innefatta linjens dragande genom Södertälje stad, ej funnit sig kunna tillstyrka en sådan lösning af frågan, som någotdera af förstnämnda förslag innebär.

De fördelar förslagen n:r 1 och 2 erbjuda framför öfriga ofvan afhandlade förslag har styrelsen sammanfattat sålunda:

fast bro å segelfri höjd öfver kanalen å plats, som ej lägger hinder i vägen för framtida ombyggnåd af kanalen utan särskilda kostnader för ändring af statsbanan;

Saltskogs skiljestation bortfaller och endast en station för Södertälje behöfver anordnas och trafikeras;

Södertälje stad erhåller station vid hufvudlinjen, hvarigenom persontrafiken till och från denna raskt framåtskridande stad befrias från olägenheten af de tågomyten, som nu måste äga rum; samt

afsevärd förkortning af tiden för resan å linjen Södertälje—Stockholm.

Emot dessa fördelar ställer sig, anmärker styrelsen, den visserligen ej obetydliga förlängningen af linjen för den genomgående förbindelsen mellan Stockholm och platser söder om Södertälje — för linjerna n:o 1 och 2 respektive 3,380 och 2,030 meter. Någon förlängning i restiden anser styrelsen emellertid ej däraf komma att förorsakas, enär den nya linjen med sin fasta bro kan i sin helhet passeras med större hastighet än nuvarande linje med rörlig bro, öfver hvilken tåg måste framgå med reducerad hastighet, och jämväl uppehållen å Södertälje station kunna reduceras i följd af de större bekvämligheter för resande och resgoods, som kunna beredas där jämfördt med vid Saltskogs station.

Att framdragandet af linjen öfver Södertälje stad måste betraktas såsom ett väsentligt villkor för denna stads tillväxt finner styrelsen bäst framgå af de uppoffringar, staden och enskilda äro beredda att ikläda sig för att frågan må lösas på detta sätt.

Sålunda hafva, enligt hvad styrelsen vidare meddelar, stadens fullmäktige genom till järnvägsstyrelsen afgifven förbindelse utfäst sig att för linjens framdragande öfver stadens område dels upplåta den mark, som staden äger och hvilken omfattar för linjen n:r 1 omkring 44,600 kvadratmeter med ett taxerad värde af 74,500 kronor och för linjen n:r 2 omkring 54,800 kvadratmeter med ett taxerad värde af 117,200 kronor, dels ock för inlösen af de områden, som därutöfver erfordras, ställa till förfogande ett belopp af 200,000 kronor. Dessutom har ägaren till Saltskog erbjudit sig afstå för linje och station erforderlig mark till en areal af omkring 13,000 kvadratmeter med beräknadt värde af 39,000 kronor.

Äfven Södertälje badhusaktiebolag och Södertälje kanal- och slussverksaktiebolag hafva erbjudit sig lämna för linjens framdragande erforderliga områden af dessa bolag tillhörig mark, utgörande sammanlagdt en areal af omkring 3,700 kvadratmeter, som torde kunna värderas till 20,000 kronor.

I stadens erbjudande ingår äfven staden tillhörig mark, som erfordras för utläggande af ett andra hufvudspår å linjen söder om Saltskogs station, utgörande för en sträcka af 1,500 meter omkring 15,000 kvadratmeter, och hvars värde torde kunna uppskattas till omkring 9,000 kronor.

Staden har vid sitt erbjudande fogat följande villkor:

1:o) att definitivt beslut i ifrågavarande ämne varder fattadt vid 1909 års Riksdag;

2:o) att en hållplats anlägges på stadens östra område i närheten af kanalen;

3:o) att den nya järnvägen framdrages så, att den ej lägger hinder i vägen för stadens allmänna kommunikationer; samt

4:o) att, sedan banan upplåtits för trafik, linjen Stockholm—Södertälje kommer att trafikeras med minst fyra lokaltåg i hvardera riktningen dagligen.

Till villkoren 2:o) och 3:o) har, enligt hvad järnvägsstyrelsen anmärker, redan vid förslagets uppgörande vederbörlig hänsyn tagits, och rörande villkoret 4:o) har styrelsen intet att erinra.

Dessa förhållanden, hvilka styrelsen anser synnerligen beaktansvärda, såväl som ofvan anförda trafiktekniska och andra skäl finner styrelsen vara af så afgörande betydelse, att styrelsen ej tvekar att tillstyrka linjens omläggning öfver Södertälje med anordnandet af en gemensam station för staden och Saltskog.

Af för denna omläggning föreliggande förslag torde nämligen, enligt styrelsens mening, det under n:r 3 upptagna ej böra ifrågakomma, då gifvetvis en anordning med två stationer i Södertälje och en i Saltskog måste ur trafiksynpunkt betraktas såsom mindre ändamålsenlig.

Af de förslag, som sålunda böra tagas under ompröfning — de med n:r 1 och 2 betecknade — betingar n:r 2 bibehållandet af en lokaltrafik å linjen Rönninge—Igelsta såsom bilinje. I motsats till kommissionen finner styrelsen nämligen, att synnerligen tungt vägande skäl måste föreligga för en förflyttning af denna hållplats med däraf förorsakade betydande förändringar i jordvärden och andra förhållanden däromkring. Berörda omständighet har ock beaktats af 1901 års bangårdskommitté.

I detta sammanhang erinrar styrelsen om, att utefter landsvägen mellan Igelsta och Södertälje dels sommarvillor, dels för vinterbostäder afsedda byggnader finnas uppförda; att med afseende på belägenheten Jakobsdal invid linjen n:r 2 såsom villastad icke torde kunna jämföras med Igelsta villastad, hvilken har ett härligt läge i synnerli-

gen förmånlig terräng vid Halsfjärden, som utgör en del af farleden mellan Östersjön och Mälaren; samt att, då industrien i Stockholm på senare tid mer och mer söker sig bort från hufvudstaden för att åt sig bereda bekvämare och billigare platser vid sjö och järnväg — sålunda har nyligen område förvärfvats vid Igelstaviken i närheten af hållplatsen af Liljeholmens stearinljusfabriks aktiebolag för eventuell ditflyttning af bolagets verksamhet — man har anledning antaga, att dylika områden i denna trakt komma att härför tagas i anspråk, hvarvid Igelsta hållplats snart nog måste utvidgas till lastplats med utgrening af järnvägsspår utefter Igelstaviken. Å Igelstasidan af viken finnas redan en kemisk fabrik och ett sågverk, för hvilket sistnämndas räkning, enligt från vederbörande erhållen uppgift, å den midt öfver viken belägen station »Södertälje uthamn» å Norra Södermanlands järnväg afsändts och mottagits under år 1907 tillsammans 869 vagnslaster gods.

Vidare har styrelsen meddelat, att ägaren af Igelsta gård förbundit sig att, därest i grannskapet af Igelsta nuvarande hållplats anordnas en håll- och lastplats, tillhandahålla utan ersättning ett område af intill 15,000 kvadratmeter för denna anläggning, dock under förbehåll att sådana statens järnvägars områden, som efter linjens omläggning eventuellt ej längre blifva för statens järnvägars ändamål erforderliga och hvilka förut tillhört Igelsta gård, återfalla till denna gård.

På grund af hvad sålunda anförts, finner styrelsen, gent emot kommissionens uttalade åsikt, det föreligga synnerligen starka skäl för tillgodoseendet äfven framdeles af en vid denna hållplats redan befintlig trafik, hvilket, därest en ny linje enligt förslaget n:r 2 komme till stånd, skulle påfordra, att linjen Rönninge—Igelsta fortfarande måste trafikeras, en trafik, som i mån af hållplatsens ökade betydelse blefve synnerligen besvärlig och dyrbar att upprätthålla. Den fördel, som vunnes genom att trafiken Saltskog—Södertälje bortföle, komme sålunda att i viss mån motvägas af olägenheten af en särskild lokaltrafik å den 6 kilometer långa sträckan Rönninge—Igelsta.

Detta förhållande jämte den till 700,000 kronor beräknade högre kostnaden för förslaget n:r 2 finner järnvägsstyrelsen vara värdt så stort afseende, att styrelsen ej tvekar att uttala sig för förslaget n:r 1 såsom det i alla de på frågan inverkan omständigheter mest tillfredsställande.

För att emellertid den fördel, som den nuvarande linjen Igelsta—Saltskog äger framför den omlagda, att vara kortare, skall kunna i någon mån tillgodogöras, har styrelsen tänkt sig bibehålla den nuva-

rande och använda densamma för sådana tåg, som icke behöfva göra uppehåll vid Södertälje, såsom exempelvis kungliga tåg, matvarutåg, vissa snälltåg, trupptåg, extra tåg för lustresande till Stockholm med flera. De tåg, som sålunda skulle framföras å den nuvarande linjen, således utan att beröra Södertälje, blefve så få, att de icke kunde anses verka hindrande för kanaltrafiken.

Då styrelsen nu gjort framställning om det anslag, som erfordras för utförandet af förslaget n:r 1, har styrelsen funnit sig böra vidtaga en del ändringar i det förut uppgjorda kostnadsförslaget med hänsyn till de högre arbetspriser, med hvilka numera måste räknas, en justering, som proportionsvis äfven skulle ändra kostnadsberäkningarna för öfriga förslag och sålunda ej inverka afsevärdt på resultatet af gjorda jämförelser.

Dessutom har styrelsen ej ansett sig kunna, åtminstone ej omedelbart vid arbetets utförande, påräkna någon inkomst genom försäljning af de områden, som upptagas af nuvarande stationen och förbindelse-spåret dit, områden, som af kommissionen beräknats till ett värde af 240,000 kronor. Detta värde, till hvilket gifvetvis måste tagas hänsyn vid jämförelsen mellan kostnaderna för de olika förslagen, kan emellertid ej nu direkt öfverflyttas i penningar och sålunda ej minska det anslagsbehof, som föreligger. Äfven beräkningen af utgifterna för jordförvärf måste justeras med hänsyn till numera erhållna förbindelser från jordägare om fri upplåtelse af mark.

Kommissionens kostnadsberäkning för förslaget n:r 1 slutar på en summa af 4,174,800 kronor. Enligt vid styrelsens skrifvelse fogadt kostnadsförslag erfordras emellertid för anordnandet af en dubbelspårig linje från Rönninge öfver Igelsta och Södertälje till konnektionen i gamla linjen invid Saltskogs nuvarande station ett anslag af 4,700,000 kronor, fördelade sålunda:

Jordområdets anskaffning	kronor	200,000
Terrassering	»	796,870
Konstarbeten	»	1,507,820
Öfverbyggnad	»	372,600
Stationer	»	1,003,000
Diverse arbeten	»	204,200
Allmänna omkostnader	»	615,510

Summa kronor 4,700,000

Kostnaderna för utläggandet af ett andra hufvudspår å linjen Saltskog—Järna, hvilket styrelsen anser lämpligen böra ske i sammanhang med stambanans omläggning vid Södertälje, hafva beräknats till 700,000 kronor, fördelade sålunda:

Jordområdets anskaffning	kronor	50,000
Terrassering	»	257,350
Konstarbeten	»	63,000
Öfverbyggnad	»	235,000
Diverse arbeten	»	30,000
Allmänna omkostnader	»	64,650
		Summa kronor 700,000

Då styrelsen anser det vara af synnerlig vikt att här ifrågasatta anläggningar vinna sin fullbordan intill den tid, då statsbanan Järna—Norrköping kan öppnas för trafik, hvilket beräknas kunna ske under loppet af år 1913, har styrelsen förutsatt arbetenas fördelande på åren 1910—1913 och att härför erforderliga anslag ställas till förfogande enligt följande plan:

år 1910 till förberedande arbeten, jordförvärf m. m.	100,000 kronor
» 1911	1,500,000 »
» 1912	2,500,000 »
» 1913 för fullbordandet erforderligt belopp	1,300,000 »
Summa 5,400,000 kronor	

Styrelsen har jämväl bifogat plan- och profiliritningar öfver de ifrågasatta anläggningarna.

Frågan om västra stambanans inledande till Stockholm har — så som jag redan förut antydt — varit föremål för en grundlig utredning af 1901 års bangårdskommitté. De förslag till frågans lösning, som af sågo anläggandet af en ny linje med afvikning från nuvarande linjen vid Gnesta eller Saltskog, har kommittén icke ansett sig kunna förorda, utan har kommittén uttalat, att västra stambanans nuvarande sträckning mellan Gnesta och Stockholm borde utan större förändringar bibehållas. Äfven järnvägsstyrelsen har biträdt denna mening.

På grund af tidigare af Kungl. Maj:t och Riksdagen fattade beslut i fråga om utläggande af dubbelspår mellan Rönninge och Älfsjö statio-

Departements-
chefens
yttrande.

ner torde man också kunna utgå därifrån, att de förslag, som afse, att statsbanan skulle afvika från sin nuvarande sträckning vid Saltskog eller ännu sydligare, icke vidare böra komma i betraktande. Vid sådant förhållande böra några betänkligheter med hänsyn till nyssnämnda förslag icke möta mot anordnandet af det nu ifrågavarande dubbelspåret söder om Rönninge samt ett slutgiltigt ordnande af banans sträckning vid Södertälje och öfver kanalen därstädes.

Järnvägsstyrelsens förevarande framställning afser hufvudsakligen anläggning dels af dubbelspår mellan Rönninge och Järna stationer å västra stambanan, dels ock af fast järnvägsbro å segelfri höjd öfver Södertälje kanal norr om slussen, hvarigenom stambanan kommer att erhålla förändrad sträckning mellan Igelsta hållplats och Saltskogs station. Detta förslag motsvarar den i förutnämnda tabell under n:r 1 upptagna linjen.

Hvad dubbelspårordningen beträffar, är densamma betingad af den i hög grad ökade trafiken och den ytterligare trafikökning, som emotes, då den beslutade statsbanan Järna—Norrköping blir färdig. Till belysning af den under senare år inträffade högst afsevärda trafikökningen har jag från järnvägsstyrelsen erhållit följande siffror:

Antal tåg för dag å linjen Rönninge—Saltskog:

Enligt sommartidtabellen:		Enligt vintertidtabellen:	
År 1895.....	22	År 1895—96.....	21
» 1900.....	33	» 1900—01.....	36
» 1905.....	43	» 1905—06.....	45
» 1906.....	48	» 1906—07.....	47
» 1907.....	52	» 1907—08.....	50
» 1908.....	54	» 1908—09.....	51

År.	Antal afgångna och anlända resande		
	vid Rönninge.	vid Saltskog och Södertälje.	vid Järna.
1898	15,199	148,313	30,845
1902	42,908	206,308	36,204
1907	108,881	335,489	59,528

Ar.	Trafikinkomster för afsänd trafik		
	vid Rönninge.	vid Saltskog och Södertälje.	vid Järna.
1898	5,927	137,517	35,296
1902	10,180	183,505	40,453
1907	32,622	235,964	51,521

År.	Godstonkilometer för bankilometer	
	å linjen Rönninge—Saltskog.	å linjen Saltskog—Järna.
1898.....	210,765	191,120
1902.....	268,988	242,755
1907.....	358,154	322,235

Antal tågmöten och tågpassager vid Rönninge, Saltskog och Järna var år 1898 14 men är enligt nu gällande tidtabell 48, hvarjämte vid Saltskogs station, som är utgångspunkten för Norra Södermanlands järnväg, dagligen expedieras 8 å 10 tåg å denna järnväg.

Redan nu möta svårigheter att å ifrågavarande bansträcka med enkelspår behörigen sköta den i och för sig betydliga trafiken, och gifvetvis måste det inom kort och med all säkerhet, då järnvägen mellan Järna och Norrköping blifvit färdig, visa sig hardt när omöjligt att med nuvarande anordningar utan ständiga tåggrubbningar tillgodose det alljämt växande trafikbehovet.

Nödvändigheten af dubbelspår mellan Rönninge och Järna synes mig följaktligen obestridlig, hvadan jag anser mig böra förorda järnvägsstyrelsens framställning att redan nu vidtaga åtgärder för anordnande af dylikt spår.

I sammanhang med frågan om utläggande af dubbelspåret måste emellertid träffas slutligt afgörande rörande järnvägens sträckning mellan Rönninge och Saltskogs stationer.

Härvid äro utom kostnadsfrågan hufvudsakligen två omständigheter att taga i betraktande, nämligen kanal- och järnvägstrafikens förhållande

till hvarandra samt Södertälje stads intresse af hufvudspårets framdragande genom staden.

Banan öfvergår för närvarande å en punkt mellan Igelsta hållplats och Saltskogs station Södertälje kanal på svängbro med broreglarnas underkant 12,97 meter öfver slusströskeln i Stockholm samt med en fri seglationsvidd af 9,5 meter.

Enligt den nu gällande ordinarie vintertidtabellen, 1 oktober 1908 —1 maj 1909, kan bron under *dygnet* hållas öppen 9 timmar 45 minuter, hvaraf emellertid 6 timmar 20 minuter infalla mellan klockan 10 på kvällen och klockan 6 på morgonen. Härförutom spärras kanalen ej sällan af extra tåg. Enligt sommartidtabellen ställer sig förhållandet än ogynnsammare för kanaltrafiken.

Samtidigt med att den tid, då bron kan hållas öppen för fartygs genomsläppande, på grund af det växande tågantalet alltmera afknappas, visar kanaltrafiken en fortgående stegring. I detta hänseende ber jag få åberopa följande belysande siffror:

Ar.	Antal resor genom Södertälje kanal af				Summa resor.	Kanal- och sluss- afgifter för far- koster och varor. Kronor.
	Ångfartyg.	Segelfartyg.	Pråmar.	Timmer- flottar.		
1895.....	2,426	1,226	1,043	349	5,044	49,793
1900.....	2,738	1,581	1,451	769	6,539	61,205
1903.....	3,017	1,756	1,768	280	6,821	66,609
1906.....	3,475	2,163	1,766	417	7,821	69,616
1908.....	3,090	1,143	1,900	308	6,441	64,150

Nedgången i trafiken under år 1908 är uppenbarligen beroende på då rådande dåliga konjunktioner.

Såsom handlingarna utvisa, genomlöpes kanalen under sommarmånaderna af i medeltal omkring 40 fartyg om dygnet. Enligt hvad jag inhämtat, kan endast ett mindre antal af dessa fartyg passera under svängbron, som därför måste öppnas 25 till 32 gånger dagligen. Bron skulle, enligt den nu gällande tidtabellen och i öfrigt fastställda bestämmelser, såsom nämndt, icke hållas öppen fullt 10 timmar om dygnet. Genom en del signalinrättningar lär dock numera så ordnats, att bron kan hållas öppen något längre tid. Med hänsyn till förhållandena i kanalen kunna emellertid i medeltal icke mer än 4 fartyg i timmen passera genom kanalen. På grund af det

väsentliga hinder, som vållas af svängbron, är därför uppenbart, att maximum af kanalens trafikförmåga under nuvarande förhållanden snart är uppnådt, och redan nu åstadkommas, såsom utredningen oförtydligt gifver vid handen, till följd af svängbron understundom svåra störningar i kanaltrafiken. På sätt framgår af de utaf mig förut lämnade uppgifter har antalet tåg för dag å linjen Rönninge—Saltskog ökat från 33 år 1900 till 54 år 1908, en ökning således under 8 år af nära 64 procent. Någon anledning att antaga, det tågantalet hädanefter skall växa mindre hastigt förefinnes säkerligen icke. Snarare torde med tillkomsten af den nya statsbanan mellan Järna och Norrköping kunna motses än snabbare tillökning i trafiken. Klart synes mig därför vara, att den nuvarande svängbron inom några få år skulle blifva så upptagen för järnvägens behof, att den endast mycket kort tid af dygnet skulle kunna öppnas för sjötrafik. Denna trafik skulle således blifva så godt som stängd för alla fartyg, hvilka ej kunna passera under bron.

Med sådana förhållanden för ögonen synes det mig vara nödvändigt, att sjötrafiken genom Södertälje kanal och järnvägstrafiken inom den närmaste framtiden göras oberoende af hvarandra på sådant sätt, att järnvägen föres öfver kanalen på fast bro å segelfri höjd. Icke blott ur synpunkten af kanalens intresse utan äfven med hänsyn till järnvägstrafiksäkerheten synes en sådan anordning å ifrågavarande hårdt trafikerade linje vara att bestämdt förorda.

Det framkomna förslaget att ersätta den nuvarande svängbron med en ny svängbro på 15 meters fri höjd öfver högvatten anser jag, lika med järnvägsstyrelsen, innebära ett provisorium, som ingalunda är att tillråda. Jag vill härvid erinra, att man vid frågans bedömande bör taga hänsyn därtill, att måhända inom en icke alltför aflägsen framtid elektrisk drift kommer att införas å våra statsbanor. Den elektriska driften betingar kortare och tätare tåg, och på en bandel sådan som den nu ifrågavarande torde öfver hufvud taget en med elektrisk drifkraft ombesörjd trafik icke kunna göras beroende af en bro, som då och då måste öppnas.

Om man således gjort klart för sig, att den nuvarande svängbron bör ersättas med fast bro å segelfri höjd, återstår att bestämma lämpligaste läget för den nya bron.

I sådant hänseende föreligga två särskilda förslag, afseende det ena att förlägga bron vid nuvarande kanalöfvergången och det andra att bygga bron norr om slussen. Enligt det förra alternativet skulle järnvägens nuvarande sträckning hufvudsakligen bibehållas, något som

ju gifvetvis vore en fördel. Det senare alternativet åter skulle betinga en väsentlig omläggning och däraf följande förlängning af järnvägen.

Jag vill till en början nämna, att, därest bron skulle förläggas vid nuvarande kanalöfvergången, enligt min åsikt järnvägen bör så framdragas, att därigenom icke förhindras genomförandet af förslaget att genom förändrad sträckning af Södertälje kanal öka dess trafikförmåga. På sätt framgår af den utaf den trafiktekniska kommissionen åstadkomna utredningen, skulle emellertid vid sådant förhållande järnvägens ombyggande med säkerhet blifva ej oväsentligt dyrare än enligt de förslag, som eljest synas kunna ifrågakomma.

Äfven andra skäl tala emot förslaget. På grund af markens lösa beskaffenhet såväl söder om det nuvarande broläget som i närheten af Saltskogs station kunna nämligen, såsom af utredningen framgår, de afsevärda bankfyllnader, som nödvändiggöras af järnvägsspårets upplyftande till segelfri höjd, här endast med stor risk anordnas och undandraga sig dessutom noggranna kostnadsberäkningar.

En annan omständighet, som ej helt bör förbises, är att enligt detta förslag Södertälje stads intresse att komma i direkt beröring med statsbanan omintetgöres, och ej nog därmed, dess trafikförhållanden blifva väsentligen försämrade, i det förbindelsen mellan Södertälje och Saltskog afsevärdt förlänges genom denna senare stations af bankfyllnaden nödvändiggjorda förflyttning.

På grund af hvad sålunda förekommit, anser jag mig böra tillstyrka förslaget att förlägga den nya fasta bron norr om Södertälje sluss. Om jag sammanfattar de fördelar, detta förslag innebär, skulle dessa vara, att kostnaderna blifva lägre, att förenämnda dyrbara och riskabla bankfyllnader undvikas, att staden Södertälje kommer i en länge efterlängtd direkt beröring med statsbanan, att trafikerandet af det nuvarande bispåret mellan staden och Saltskog upphör, att endast en station behöfver användas i stället för de två nuvarande, samt att statens järnvägar göras oberoende af en möjliga blifvande omläggning af Södertälje kanal.

Jag tillåter mig i sammanhang härmed erinra om de förut omnämnda, ej obetydliga uppostringar i form af upplåtelse af mark och kontant bidrag, som Södertälje stad med flera åtagit sig i händelse af bifall till förslaget om brons förläggande på den af mig nu förordade platsen.

Järnvägsstyrelsen har föreslagit, att den nya bron skall förläggas öfver kanalen med hufvudregelns underkant 31,5 meter öfver Stockholms slusströskel, hvarigenom skulle erhållas en segelfri höjd af om-

kring 26 meter öfver Mälarens vattenyta vid medelvattenstånd, en höjd, som, med hänsyn till den af bangårdskommittén i ärendet förebragta utredning, får anses fullt tillräcklig för tillgodoseende af sjötrafikens kraf. Jag vill här omnämna, att de af Stockholms stads drätselnämnd tillkallade sakkunniga för pröfning af förslagen om reglering af hufvudstadens slussfråga och upptagande af en ny farled genom Hammarbysjö i sitt den 10 december 1907 afgifna betänkande i fråga om järnvägsbron öfver Årstaviken utgått från och lämnat utan erinran, att skenans öfverkant skulle högst ligga 32 meter öfver Stockholms sluströskel. Då afståndet mellan skenans öfverkant och hufvudregelns underkant måste beräknas till minst $1\frac{1}{2}$ meter, skulle således genom den nu föreslagna höjden å bron öfver Södertälje kanal önskemålet om samma segelfria höjd på ifrågavarande broförbindelser vara tillgodosedt.

Bron är afsedd att byggas i tio spann, af hvilka ett om 60 meter och de öfriga om tillhoppa 301,5 meter, samt hvila å 10 och 14 meter höga landfästen af sten samt 9 järnbockar. Kostnaden för bron har beräknats till 1,250,000 kronor, hvilket belopp är inberäknadt i den förenämnda, af järnvägsstyrelsen upptagna posten »konstarbeten 1,507,820 kronor».

Då man bestämt sig att förlägga broöfvergången norr om Södertälje sluss, måste valet träffas mellan två alternativa linjer, Igelstalinjen och Glasbergalinjen, i den förut omnämnda sammanställningen anmärkta under 1) och 2).

Ur kostnadssynpunkt äro förslagen väsentligen likvärdiga. Den trafiktekniska kommissionen hade beräknat kostnaderna för Glasbergalinjen till något mer än 700,000 kronor högre än för Igelstalinjen. Järnvägsstyrelsen har, såsom nämndt, väsentligt höjt kostnadsberäkningen för Igelstalinjen, men, enligt hvad meddelats mig, har vid en approximativ kalkyl inom styrelsen beräknats motsvarande kostnadsökning för Glasbergalinjen, hvadan skillnaden i anläggningskostnad skulle blifva ungefärligen denna summa. Mot denna högre anläggningskostnad för Glasbergalinjen svarar emellertid en omkring 30,000 kronor högre årlig driftkostnad för Igelstalinjen. Om man kapitaliserar driftkostnaden efter en beräknad räntefot af 4 %, skulle sålunda sammanlagda anläggnings- och driftkapitalet för de båda linjerna ungefär uppväga hvarandra.

Kan man följaktligen hitintills lämna kostnadsfrågan ur räkningen, talar för Glasbergalinjen, att densamma är 1,350 meter kortare än Igelstalinjen.

Järnvägsstyrelsen har emellertid förordat den senare linjen hufvudsakligen af skäl, att den följer nuvarande bansträckan fram till Igelsta hållplats, och att med hänsyn till kommunikationsbehovet omkring denna hållplats, som är belägen omkring 2 kilometer från den föreslagna hållplatsen Moraberg å Glasbergalinjen, valet af denna senare linje skulle betinga bibehållandet af den 6 kilometer långa linjen Rönninge—Igelsta såsom bilinje för lokaltrafik. Om denna utgångspunkt är riktig, har jag ej kunnat finna annat, än att Igelstalinjen skulle ställa sig så väsentligt ekonomiskt fördelaktigare för staten, att man nödgas se bort från den vägförlängning, som dess antagande skulle medföra. Driftkostnaden för linjen Rönninge—Igelsta, därest denna linje skulle efter eventuell förflyttning af stambanan till annan sträckning bibehållas såsom sidolinje, kan nämligen, enligt upplysning från järnvägsstyrelsen, öfverslagsvis beräknas till 46,000 kronor för år. Detta belopp, kapitaliseradt efter 4 %, motsvarar 1,150,000 kronor, hvarmed vid en jämförelse mellan de båda linjerna sammanlagda anläggnings- och driftkapitalet för Glasbergalinjen bör ökas.

För att söka bilda mig ett säkrare omdöme rörande det uppgifna kommunikationsbehovet omkring Igelsta hållplats har jag inhämtat närmare upplysningar i ämnet. Jag har därvid erfarit, att vid hållplatsen i fråga, där, såsom handlingarna utvisa, för några år sedan i medeltal försåldes allenast omkring 1,000 biljetter årligen, försålts 4,963 biljetter under år 1907 och 5,242 biljetter under år 1908. Härtill kommer ett betydligt antal försålda biljetter till hållplatsen jämte persontrafiken å månadsbiljetter.

Jag har vidare inhämtat, att omkring hållplatsen ligga egendomen Igelsta gård och åkerbrukskolonien Hall; att från Igelsta gård försålts ett antal af 30 tomter, hvarå finnas uppförda några och tjugu hus, hvarje hus i regel bebodt af två familjer; att vidare följande lägenheter ligga i närheten af hållplatsen, nämligen Sofiehill med 3 sommarvillor och en vinterbostad, Hagaberg med 3 sommarvillor, Viksängen med 4 sommarvillor samt 2 andra sommarvillor och 5 eller 6 lägenheter, belägna utmed landsvägen. Samtliga dessa egendomar och lägenheter äfvensom Igelsta ångsåg hafva sin naturliga trafik på Igelsta hållplats. Såsom järnvägsstyrelsen påpekat, har Liljeholmens stearinfabriks aktiebolag inköpt ett område vid Igelstaviken i närheten af hållplatsen i afsikt att dit förflytta sin verksamhet. Slutligen är Igelstalinjen väsentligen bättre belägen för att upptaga trafik från östra sidan af Halsfjärden med dess för bebyggande synnerligen gynnsamma terräng.

I betraktande af alla dessa omständigheter har jag, lika med järnvägsstyrelsen, funnit, att man icke kan utan att åstadkomma allt för stora rubbningar i jordvärden och andra förhållanden nedlägga trafiken å den nuvarande linjen mellan Rönninge och Igelsta hållplats. Jag anser mig därför hafva goda skäl att ansluta mig till järnvägsstyrelsens förslag, att den nya linjen först vid Igelsta hållplats skall afvika från banans nuvarande sträckning.

Järnvägsstyrelsens hemställen, att den nuvarande linjen mellan Igelsta och Saltskog skulle, äfven sedan den nya sträckningen blifvit färdig, bibehållas för att tagas i anspråk för vissa tåg, hvilka ej göra uppehåll i Södertälje, synes mig vara att förorda. Kostnaden för bevakning och underhåll af denna 2 kilometer långa linje torde enligt uppgift kunna beräknas till 3,000 kronor om året.

Mot de af järnvägsstyrelsen gjorda kostnadsberäkningarna har jag icke ansett mig kunna framställa någon anmärkning. Dock vill jag erinra därom, att, såsom förut omnämnts, vissa, till 240,000 kronor värderade områden, hvilka för närvarande upptagas af Södertälje station och förbindelsespåret dit, efter den nu ifrågavarande anläggningens utförande skulle enligt den trafiktekniska kommissionens förmenande blifva obehöfliga och kunna försäljas. Något afdrag för nyssnämnda belopp i kostnadsberäkningen har järnvägsstyrelsen emellertid på anförda skäl icke gjort. Om också, såsom jag inhämtat, en del af ifrågavarande områden äfven för framtiden kan blifva behöflig för statens järnvägar och sålunda ej bör försäljas, torde dock för återstoden en icke så obetydlig försäljningssumma kunna påräknas. Anläggningskostnaden skulle följaktligen komma att minskas med denna summa.

Kostnaden för anläggningarna synes lämpligen, såsom på senare tider skett i fråga om dubbelspår-anläggningar, böra utgå af låne-medel.

En karta, utvisande de olika förslagen rörande järnvägens sträckning å ifrågavarande bandel, torde få biläggas detta protokoll.

På grund af hvad sålunda förekommit, tillstyrker jag i underdånighet, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

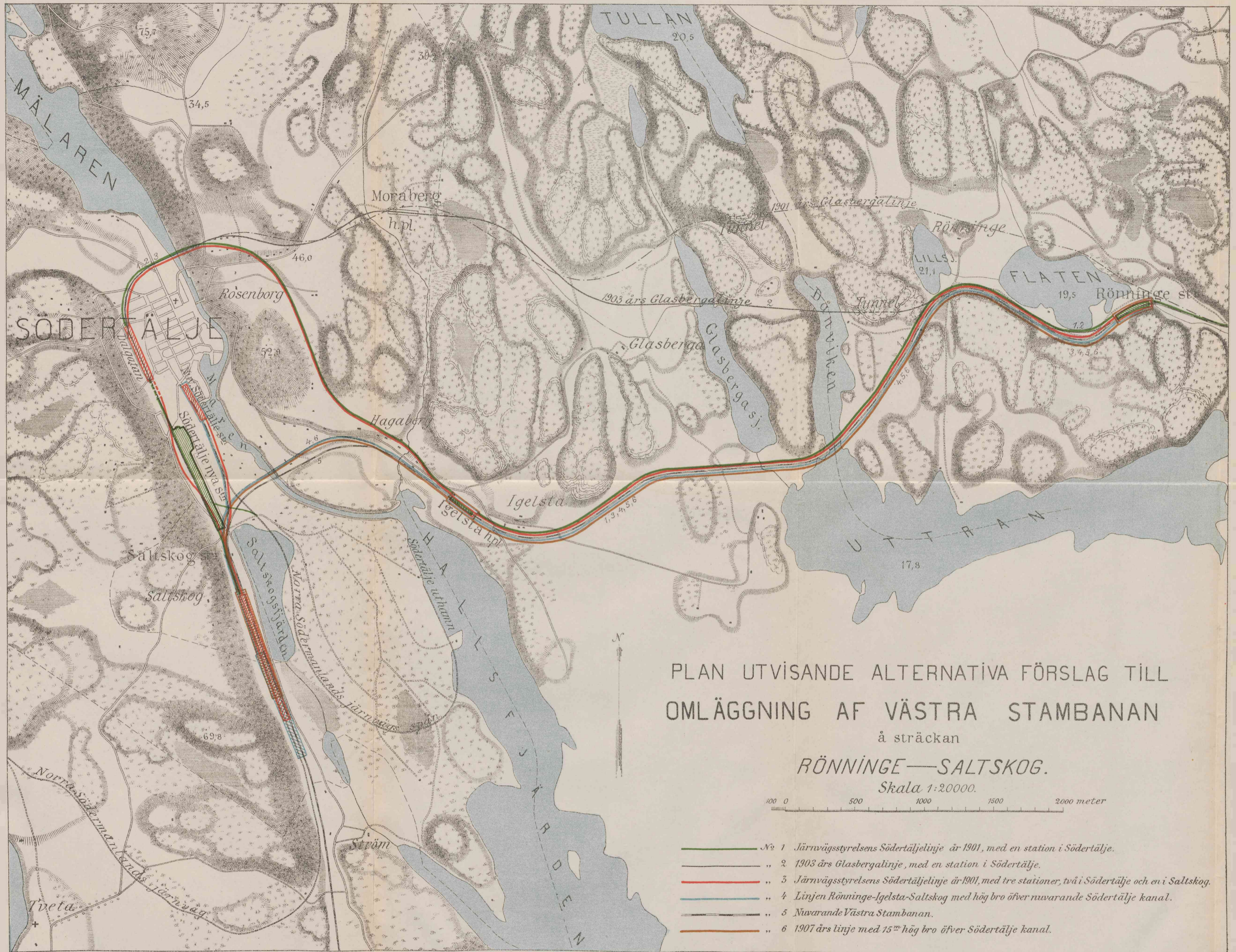
att, under förbehåll af kostnadsfri upplåtelse af mark och kontant bidrag af staden Södertälje, Södertälje kanal- och slussverksaktiebolag, C. F. Liljewalch och ägaren af Igelsta gård enligt af dem afgifna förbindelser, besluta *dels* utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna stationer å västra stambanan, *dels* banans framdragande i ändrad sträckning från Igelsta hållplats på fast bro å segelfri

höjd öfver Södertälje kanal norr om slussen därstädes och vidare genom staden Södertälje, *dels ock* häraf föranledda stationsanordningars utförande, allt för en beräknad kostnad af 5,400,000 kronor; samt att för påbörjande af berörda anläggningar för år 1910 till utgående från riksgäldskontoret anvisa ett belopp af 100,000 kronor, med rätt för Eders Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna sistnämnda belopp.

Till denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet skulle till Riksdagen aflätas af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

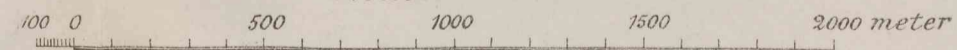
F. W. O. Leuhusen.



PLAN UTVISANDE ALTERNATIVA FÖRSLAG TILL
 OMLÄGGNING AF VÄSTRA STAMBANAN
 å sträckan

RÖNNINGE—SALTSKOG.

Skala 1:20000.



- No 1 Järnvägsstyrelsens Södertäljelinje år 1901, med en station i Södertälje.
- .. 2 1903 års Glasbergalinje, med en station i Södertälje.
- .. 3 Järnvägsstyrelsens Södertäljelinje år 1901, med tre stationer, två i Södertälje och en i Saltskog.
- .. 4 Linjen Rönninge-Igelsta-Saltskog med hög bro öfver nuvarande Södertälje kanal.
- .. 5 Nuvarande Västra Stambanan.
- .. 6 1907 års linje med 15^m hög bro öfver Södertälje kanal.