

N:o 202.

Ank. till Riksd. kansli den 14 maj 1909 kl. 11 f. m.

Utlåtande i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna järnvägsstationer m. m. (R. A.)

I en den 26 sistlidne februari till Riksdagen aflåten proposition n:o 94 har Kungl. Maj:t under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag föreslagit 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.

Af det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet vill utskottet, under hänvisning till protokollets innehåll i öfrigt, här endast meddela, hvad föredragande departementschefen för egen del i ärendet yttrat. Detta yttrande är af följande lydelse:

»Frågan om västra stambanans inledande till Stockholm har — såsom jag redan förut antydtt — varit föremål för en grundlig utredning af 1901 års bangårdskommitté. De förslag till frågans lösning, som afsågo 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 stationer 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 emotses, 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 |

*) Se statsrådsprotokollet sid. 28.

| 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 |

| År. | 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 tåggrubbnings tillgodose det alltjämt växande trafikbehovet.

Nödvändigheten af dubbelspår mellan Rönninge och Järna synes mig följaktligen obestriddig, 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:

| År. | Antal resor genom Södertälje kanal af | | | | Summa resor. | Kanal- och sluss- avgifter 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 konjunkurer.

Såsom handlingarna utvisa, genomlöpes kanalen under sommar-månaderna 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 nämnt, 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 en 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 drif-

kraft 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 möjligen blifvande omläggning af Södertälje kanal.

Jag tillåter mig i sammanhang härmed erinra om de förut omnämnda, ej obetydliga uppoffringar i form af upplåtelse af mark och kontant bidrag, som Södertälje stad med flera åtagit sig i händelse af bifall till förslaget om bron 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 slussströskel, hvarigenom skulle erhållas en segelfri höjd af omkring 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 slussströskel. Då afståndet mellan skenans öfverkant och hufvudregelns underkant måste beräknas till minst $\frac{1}{2}$ 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 kostnads-

ökning 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 tjuguhus, hvarje hus i regel bebodt af två familjer; att vidare följande lägenheter ligga i närheten af hållplatsen, nämligen Sofiehill med 3 sommar-

villor 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 ängsäg 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 förbindelsepåret 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 dubbelspåranläggningar, böra utgå af lånemedel.»

Genom den i statsrådsprotokollet meddelade utredningen synes det utskottet vara till fullo ådagalagdt, att inom den närmaste tiden åtgärder måste vidtagas såväl för anordnande af dubbelspår å bansträckan Rönninge—Järna som ock för järnvägens framdragande öfver Södertälje kanal på en fast bro å segelfri höjd. Trafiken å nämnda bansträcka är redan nu så stor, att den endast med svårighet kan på tillfredsställande sätt ombesörjas med enkelspår, och detta torde säkerligen visa sig så godt som omöjligt, då inom få år järnvägen Järna—Nyköping—Norrköping blifver färdig och tillför banan i fråga ytterligare trafik. Den lågt belägna svängbro, på hvilken västra stambanan nu öfvergår Södertälje kanal, måste redan för den nuvarande järnvägstrafiken hållas stängd halfva dygnet eller mera och är därigenom till afsevärd olägenhet för kanalfarten samt verkar hämmande på dess utveckling. Och med hänsyn till den ständigt fortgående ökningen af tågantalet å ifrågavarande bana, torde man, såsom i statsrådsprotokollet framhållits, kunna med visshet förutse, att nämnda svängbro inom få år skulle blifva så upptagen för järnvägens behof, att den endast en mycket kort tid af dygnet skulle kunna öppnas för sjötrafik. I betraktande häraf och med hänsyn äfven till trafiksäkerheten å banan kan man enligt utskottets mening icke bortse från nödvändigheten af att järnvägstrafiken och sjöfarten genom kanalen snart göras oberoende af hvarandra genom att banan på segelfri höjd öfvergår kanalen på en fast bro.

Af de olika förslag, som för vinnande af detta syfte upprättats, hafva de, som afse den nya bronns förläggande vid den nuvarande kanalöfvergången blifvit såväl af järnvägsstyrelsen som af departementschefen afstyrkta på skäl, som synas utskottet vara väl grundade. Det af Kungl. Maj:t nu upptagna förslaget att låta banan öfvergå kanalen norr om Södertälje sluss är enligt utskottets mening gifvet att föredraga. Hvad af Kungl. Maj:t föreslagits beträffande järnvägens ändrade sträckning öster om denna broöfvergång synes utskottet däremot mindre tillfredsställande. Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle banan såsom förut framgå till Igelsta hållplats men därifrån i en stor krökning föras upp till bron norr om slussen. Förutom de svåra krökningsförhållandena är mot denna sträckning särskildt att anmärka den betydliga vägförlängning af nära $3\frac{1}{2}$ kilometer, som hufvudbanan enligt denna plan skulle erhålla. Denna ökning i väglängden måste enligt utskottets mening så mycket mer framkalla betänkligheter, som den träffar en af vårt lands mest trafikerade statsbandelar, en linje som utgör förbindelsen mellan hufvudstaden och de södra orterna samt kontinenten. Med afseende å denna olägenhet har man, såsom af statsrådsprotokollet inhämtas, tänkt sig

att jämte den föreslagna nya linjen fortfarande bibehålla den nuvarande med svängbro öfver kanalen samt använda denna linje såväl för vissa genomgående snälltåg som ock för en del godståg, hvilka icke behöfva göra uppehåll vid Södertälje. Det förefaller utskottet, som om man häruti kan se ett indirekt erkännande af att banans framdragande i den föreslagna ändrade sträckningen icke kan anses utgöra en tillfredsställande lösning af frågan.

Det finnes emellertid förslag upprättade till andra sträckningar af järnvägen öster om broöfvergången vid Södertälje sluss, nämligen de s. k. Glasbergalinjerna, hvilka i närheten af Rönninge station ansluta sig till den nuvarande stambanan. Dessa linjer äro ej obetydligt kortare än den af Kungl. Maj:t föreslagna Igelstalinjen och de framgå utan några besvärande krökningar. Kostnaden för banans framdragande öfver Glasberga beräknas visserligen blifva något större än för Igelstalinjen, men å andra sidan medför sistnämnda linje en högre driftkostnad, och med afseende härå anses de olika förslagen vara ur kostnadsynpunkt väsentligen likvärdiga. Det må ock framhållas, att den af järnvägsstyrelsen för frågans utredning tillsatta trafiktekniska kommissionen i sitt utlåtande bestämdt förordat den ena af Glasbergalinjerna framför alla öfriga föreliggande förslag. Igelstalinjen har dock af järnvägsstyrelsen och departementschefen ansetts böra äga företräde hufvudsakligen med hänsyn till kommunikationsbehofvet vid Igelsta hållplats och de rubbningar i jordvärden och andra förhållanden, som skulle förändras, om icke banan bibehölles i sin sträckning till denna plats. Då emellertid å Glasbergalinjen enligt förslaget skulle anläggas en hållplats belägen endast omkring 2 kilometer från den nuvarande hållplatsen vid Igelsta, förefaller det utskottet, som om berörda förhållanden icke behöfde tillmätas alltför stor betydelse eller utgöra hinder för stambanans framdragande i en sträckning, som för trafiken i det hela måste anses fördelaktigare. Enligt utskottets mening äro Glasbergaförslagen väl värda att tagas under förnyad ompröfning.

Af ofvan anförda skäl anser sig utskottet icke kunna tillstyrka det förslag, Kungl. Maj:t nu framlagt, utan hemställer,

att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke må vinna Riksdagens bifall.

Stockholm den 13 maj 1909.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.

Reservationer:

af herrar grefve *C. O. Taube* och *O. M. Strömberg*, hvilka ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning;

af herrar grefve *A. F. Wachtmeister*, *E. Fränckel*, *G. Ros*, *P. Olsson*, *J. A. Sjö* och *C. G. Thor*, hvilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hafva följande lydelse:

»Mot Kungl. Maj:ts förevarande proposition synes utskottet ej något vara att erinra i hvad framställningen afser anordnande af dubbelspår mellan Rönninge och Järna stationer å västra stambanan. Trafiken å denna bansträcka är redan nu så stor, att den endast med svårighet kan på tillfredsställande sätt ombesörjas med enkelspår, och detta torde säkerligen visa sig så godt som omöjligt, då inom få år järnvägen Järna—Nyköping—Norrköping blifver färdig och tillför banan i fråga ytterligare trafik. Åtgärder för vidtagande af dubbelspårordning mellan Rönninge och Järna synas därför icke längre kunna uppskjutas. — I sammanhang härmed har Kungl. Maj:t funnit skäl föreslå, att banan mellan Igelsta hållplats och Saltskogs station skulle framdragas i ändrad sträckning för att på fast bro å segelfri höjd öfvergå Södertälje kanal norr om slussen. Detta förslag har framkommit hufvudsakligen för att göra järnvägstrafiken och sjöfarten genom kanalen helt och hållet oberoende af hvarandra. Det har nämligen framhållits, hurusom den svängbro, på hvilken järnvägen nu framgår öfver kanalen, är till stor olägenhet för kanalfarten och verkar hämmande på dess utveckling. Det synes emellertid med skäl kunna sättas i fråga, om kanalfartens tillgodoseende verkligen är en angelägenhet af den betydelse, att den bör från statens sida påkalla den stora uppoffring af flera miljoner kronor, som det framlagda förslaget innebär. Så som kanalen nu är byggd — den är så smal, att något möte mellan fartyg af vanlig storlek icke kan äga rum i densamma — behöfver ett ångfartyg omkring 12 minuter, ett segelfartyg med bogsering omkring 18 och utan bogsering omkring 25 minuter för att passera genom kanalen. Förslag till kanalens utvidgning och ombyggnad har visserligen blifvit uppgjort, men utsikterna för att detta förslag, som går på en kostnad af mellan 4 och 5 miljoner kronor, skall komma till utförande, anses ingalunda vara stora. Å andra sidan läser det icke vara tvifvel underkastadt, att inom en snar framtid en ny stor farled mellan Mälaren och Östersjön kommer att af Stockholms stad anordnas genom Årstaviken och Hammarbysjö, och

säkerligen skall denna farled i ej ringa grad från Södertälje kanal dråga trafik, i synnerhet af större fartyg. Då vidare utvecklingen på sjöfartens område mer och mer synes tendera därhän, att pråmar med bogserare träda i stället för segelfartyg, synes det utskottet icke vara osannolikt, att trafiken i Södertälje kanal framdeles i vida större omfattning än nu är fallet kommer att utgöras af pråmar och mindre ångbåtar, som kunna passera genom kanalen utan att svängbron öppnas.

Med hänsyn härtill kan utskottet icke finna det vara välbetänkt att för kanaltrafikens skull nu vidtaga den i propositionen föreslagna synnerligen kostsamma omläggningen af järnvägen. Det kan visserligen icke bestridas, att det äfven för järnvägstrafiken skulle vara till fördel, om banan på en fast bro framginge öfver kanalen, men det har dock icke kunnat påstås, att detta ännu på lång tid är behöfligt för trafikens besörjande eller påkallas af hänsyn till trafiksäkerheten. Förslaget om den ändrade sträckningen för banan innebär å andra sidan afsevärda olägenheter. Förutom de svåra krökningsförhållandena är härvid särskildt att märka den betydliga vägförlängning å hufvudbanan af nära 3 $\frac{1}{2}$ kilometer, som denna sträckning medför.

Med afseende härå har man äfven tänkt sig att jämte den föreslagna nya linjen fortfarande bibehålla den nuvarande med svängbro öfver kanalen samt använda denna linje såväl för vissa genomgående snälltåg som ock för en del godståg, hvilka icke behöfva göra uppehåll vid Södertälje. Det förefaller utskottet som om man häruti kan se ett indirekt erkännande af att banans framdragande i den föreslagna ändrade sträckningen icke kan anses utgöra en tillfredsställande lösning af frågan.

Af hvad ofvan blifvit anfördt torde framgå, att utskottet anser lämpligast att nu anordna dubbelspår å banan i dess nuvarande sträckning och höjdläge vid öfvergången öfver kanalen. I enlighet med ett i statsrådsprotokollet omfördäldt förslag i detta syfte bör enligt utskottets mening för nämnda öfvergång anläggas en *ny* dubbelspårig svängbro med en spännvidd af 21 meter och en fri seglationsvidd af 18 meter. Genom en sådan bro skulle, såsom af bangårdskommittén i dess år 1905 afgifna utlåtande framhållits, för de kanalen passerande fartygen beredas en betydligt bekvämare genomfart än hvad som för närvarande äger rum. Det synes utskottet vara anledning antaga, att genom en sådan anordning kanaltrafiken ännu under många år skulle kunna nöjaktigt tillgodoses.

Kostnaderna för anordnande af dubbelspår enligt ofvan angifna förslag har för bansträckan mellan Rönninge och Saltskog beräknats

till 1,552,000 kronor. Härtill kommer för dylik anordning å sträckan Saltskog—Järna enligt beräkning 700,000 kronor. I sin helhet skulle anläggningen sålunda belöpa sig till 2,252,000 kronor, ett belopp som med mer än 3 miljoner kronor understiger det af Kungl. Maj:t ifrågasatta anslaget.

Utskottet får alltså hemställa,

att Kungl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen dels beslutar utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna stationer å västra stambanan med öfvergång öfver Södertälje kanal i banans nuvarande sträckning och höjdläge men på en ny dubbelspårig svängbro, för hvilket arbete kostnaden beräknats till 2,252,000 kronor, dels ock för påbörjande af berörda anläggning för år 1910 till utgående från riksgäldskontoret anvisar ett belopp af 100,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna sistnämnda belopp».

samt af herrar *G. Odqvist* och *A. Ekman* mot vissa delar af utskottets motivering.

Det skulle här antecknas, att herrar *H. Andersson*, *C. Persson* och *A. Wiklund* icke inom utskottet deltagit i behandlingen af detta ärende äfvensom att grefve *Ph. O. L. Klingspor* icke närvarit vid ärendets slutbehandling i utskottet.