

Nr 80.

Af herr **Lundin**, i anledning af beslutad utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna järnvägsstationer.

Uti Riksdagens skrifvelse till Konungen i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående utläggning af ytterligare järnvägsspår mellan Rönninge och Järna järnvägsstationer uttalas bland annat, att Riksdagen visserligen icke förbisett, att Igelsta samhälle genom Glasbergalinjen skulle komma i ett väsentligt sämre läge med afseende på kommunikationsmöjligheter än hittills, men med hänsyn därtill att afståndet från den föreslagna hållplatsen vid Klagstorp till Igelsta samhälles centrala delar icke skulle blifva längre än omkring 1,3 kilometer, ansåge Riksdagen att med beslut om ett sidospår från Klagstorp till Igelsta skulle kunna anstå tillsvidare och intill dess det visat sig, att verkligt behof däraf förefunnes, *helst detta behof möjligen torde kunna nöjaktigt tillgodoses på annat sätt än genom anläggande af ifrågavarande sidospår.*

Denna Riksdagens hänvisning på, att Igelsta skulle komma att beredas viss ersättning för förlusten af nuvarande trafikanordningar vid statsbanans genomlöpande hufvudspår på det sätt att särskilda åtgärder härför skulle komma att vidtagas, har gifvit anledning för särskildt dem, som äga gård och grund i och invid Igelsta att ägna sitt intresse åt denna fråga om ordnandet af framtida järnvägsförbindelser för Igelsta samhälle och kringliggande trakt.

Under dessa omständigheter har motionären låtit på marken undersöka möjligheten af att på så sätt bibehålla statsbanan vid Igelsta såsom genomfartsbana för åtminstone vissa tåg: att före borttagandet af nuvarande statsbanesträckan från Igelsta öfver svängbron vid Södertälje

kanal till Saltskog och Ström utfördes, alldeles oberoende af redan beslutade Glasbergalinje, en ny vare sig enkel- eller dubbelspårig statsbanelinje från statsbanan vid Igelsta öfver Södertälje kanal på fast bro å segelfri höjd öfver näset, där i markens plan skulle anordnas station och vidare fram till Ström, där anslutning skulle ske till statsbanans hufvudspår och Norra Södermanlands järnväg.

Undersökningen har verkstälts genom en på järnvägsområdet mycket erfaren fackman, civilingenjören A. Norbeck i Krylbo, förut anställd vid statens järnvägsbyggnader och numera konsulterande ingenjör i facket.

Af nu föreliggande undersökningsresultat framgår bl. a. att med nu använda bansträckning kunna undvikas de svårigheter vid den s. k. Strömslinjens användande, som vid sistlidne års Riksdag framhölls såsom skäl mot att denna linje användes förbi Södertälje i stället för den s. k. »Glasbergalinjen» vid statsbanans ombyggnad mellan Rönninge och Järna.

För att närmare påvisa detta förhållande får motionären hänvisa till bilagda, ur statsutskottets utlåtande nr 83 kopierade plan- och profilritningar öfver den af järnvägsstyrelsen utvisade Strömslinjen med därå i en och samma skala inritade, nu alternativt ifrågasatta tvenne nya sträckningarnes plan och profil.

En blick på dessa ritningar torde vara tillräcklig för att det skall anses vara oemotsägligen bestyrkt, att härvid kunnat undvikas både den mycket omtalade stora bankfyllningen för stationsanläggningen på Näset äfvensom den ända till omkring 1 million kubiketers rymd och c:a 1 kilometer långa och på sina ställen ända till 20 meter höga banken mellan Näset och Ström äfvensom slutligen den c:a 250 meter långa och c:a 10 meter djupa sankmarken vid Ström — eller just de arbetsposter, som då utgjorde de väsentligaste hindren för Strömslinjens antagande framför Glasbergalinjen, där dock numera vid Dänsjön och Glasbergsjön lärer påträffats icke mindre än 20 meters djup till fast botten och bankarne sålunda torde komma att erhålla ungefär samma storlek som fjolårets Strömslinje.

Med nu framlagda nya sträckning för Strömslinjen åter erhålles, såsom af bifogade plan och tvenne profillinjer utvisas, såväl fast bro på segelfri höjd öfver Södertälje kanal som en i naturliga markytan belägen öfver 7 à 800 meter lång stationsplan å Näset och därifrån till Ström banans framdragande på en liten låg bank, framlöpande på fast mark och helt undvikande de mycket omtalade sankmarkerna vid Ström. Bansträckningen från Rönninge till Ström blir efter den nu föreslagna

linjen c:a 2 kilometer kortare än efter Glasbergalinjen och torde således för statsbanetrafiken erbjuda afsevärd fördel. Mellan nuvarande gamla stationen i Södertälje och nya stationen å Näset erhålles utan svårighet god spårförbindelse, om nuvarande spåret mellan Saltskog och nämnda station i Södertälje omläggas.

En detaljerad kostnadsberäkning öfver här föreslagna nya spår med tillhörande fast bro på segelfri höjd öfver kanalen och station å Näset (Saltsjöparken) samt anslutning till statsbanan vid Ström m. m. torde, då den skulle utföras genom statens försorg, icke af motionären böra förebringas, utan lärers detta lämpligast ske genom statens egen försorg.

Den medels ritningarne åskådliggjorda proportionen mellan bankfyllningar och andra arbetskvantiteter i dessa nya linjer och den af järnvägsstyrelsen sistlidne år utvisade Strömslinjen lærer emellertid i viss mån vara tillräcklig för att bestyrka, att kostnaden för endera af de nya linjerna blir en obetydlighet mot kostnaden för nämnda äldre Strömslinje. Såsom en väsentlig fördel med detta förslag torde få framhållas, att den ifrågasatta stationen å Näset blir belägen nära intill hamnen i Saltsjön och torde för de till bebyggande planlagda tomterna å Näset (Saltsjöparken) medföra sådan värdestegring, att det torde rimligtvis kunna från Södertälje stad påräknas kostnadsfri upplåtelse af den för denna järnvägsanläggningen behöfliga mark, hvars areal i alla händelser blir betydligt mindre än och kanske ej hälften så stor som den areal, som skulle hafva påfordrats för den höga bankfyllning med tillhörande dosseringar, hvilken upptogs i 1910 års Strömslinje.

Frågan om den inverkan en järnvägsanläggning i nu föreslagna riktning kunde hafva på planen om framtida ombyggnad och utvidgning af Södertälje kanal afhandlades jämväl vid sistlidna års riksdagsdebatt och torde därvid hafva påvisats, att från det allmännas sida intet hinder möter, att den nuvarande kanalsträckningen bibehålles för den nya kanalen. Den förnämligast såsom hinder mot Strömslinjen omtalade förflyttningen af kanalen till sjön Maren och dess framdragande genom dalgången nedom Ström skulle medföra en fördubbling af kanalens ombyggda längd och en ofantlig kostnadsökning, hvarför en dylik förflyttning icke syntes sannolik och ej torde kunna påräkna stöd från statsmakten. Likaledes torde den omtalade planen att i sumpmarkerna nedanför Ström utgräfvä en hamnbassäng äga föga realitet, då flera naturliga och utmärkt goda hamnbassänger redan nu stå till buds vid saltsjöstranden i Södertälje utan särskild kostnad. Antages emellertid, att en dylik kanal och

hamnbassäng verkligen skulle utföras i stället för t. ex. farleden genom Hammarby sjö vid Stockholm, torde detta ej böra få anses medföra hinder för här ifrågasatta järnvägsanläggning, då den bro, som föreslagits öfver vattenafloppet vid Ström, skulle medgifva fullt lika stor bekvämlighet för genomsläppandet af sjöfarten som den i det framlagda förslaget för ordnandet af Stockholms bangårdsfråga upptagna rörliga bron framför Stockholms sluss medgifver. Då detta låter sig göra i Stockholm, där sjöfarten är betydligt större än genom Södertälje kanal, lär ej hinder böra möta för sådan brobyggnad vid de obefintliga sjölederna vid Södertälje.

Med stöd af hvad sålunda anförts får undertecknad hemställa,

att Riksdagen behagade anhålla, det Kungl. Maj:t måtte föranstalta om sådan utredning genom statens försorg, att därpå kan på ett objektivt sätt bedömas möjligheten och lämpligheten af att, innan nuvarande statsbanelinjen mellan Ström och Igelsta öfver svängbron vid Södertälje kanal borttages, statsbanan till Igelsta framdrages i ungefärlig öfverensstämmelse med å här bifogade kartblad angifna sträckning mellan Igelsta och Ström med läge på fast bro med segelfri höjd öfver Södertälje kanal.

Stockholm den 26 januari 1911.

W. Lundin.

Bilaga.

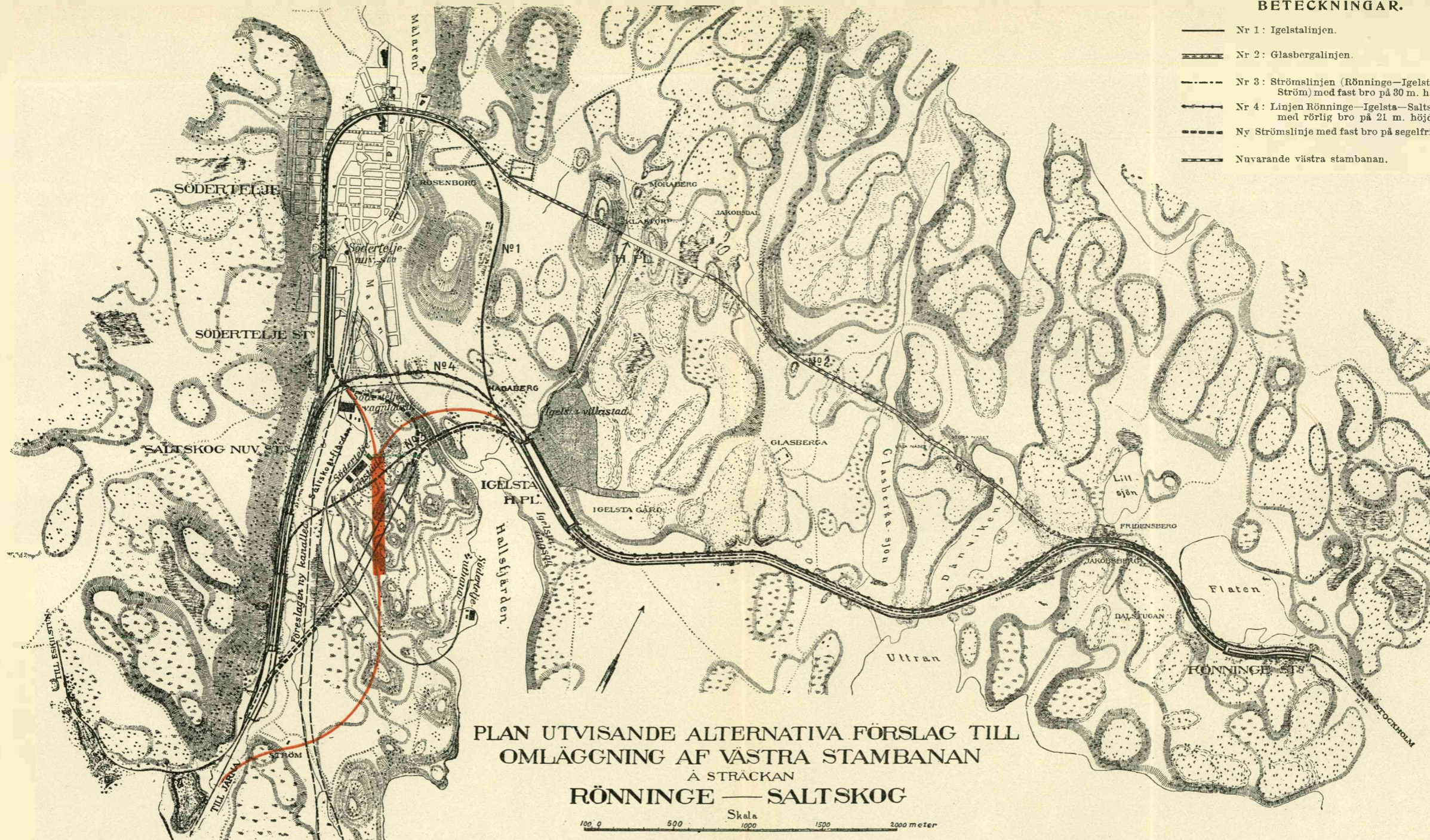
På uppdrag af ledamoten i Riksdagens Andra kammare, herr godsägaren W. Lundin, har undertecknad utfört den järnvägsundersökning vid Södertälje mellan Igelsta och Ström, som framgår af härhos bifogade tvenne alternativförslag*, och får därvid tillika framhålla, att fortsatta undersökningar gifvetvis böra lämna ännu fördelaktigare resultat än de nu framlagda, då den knappt tillmätta tiden för arbetets utförande ej medgifvit några mera detaljerade undersökningar, äfvensom att redan vid nu föreslagna sträckningar kunnat helt och hållet undvikas de mycket omtalade sankmarkerna vid Ström och linjerna i hela deras utsträckning förläggas på fast mark. Stockholm den 26 januari 1911.

Arwid Norbeck,
civilingeniör.

* Dessa förslag återges i kartbilagorna.

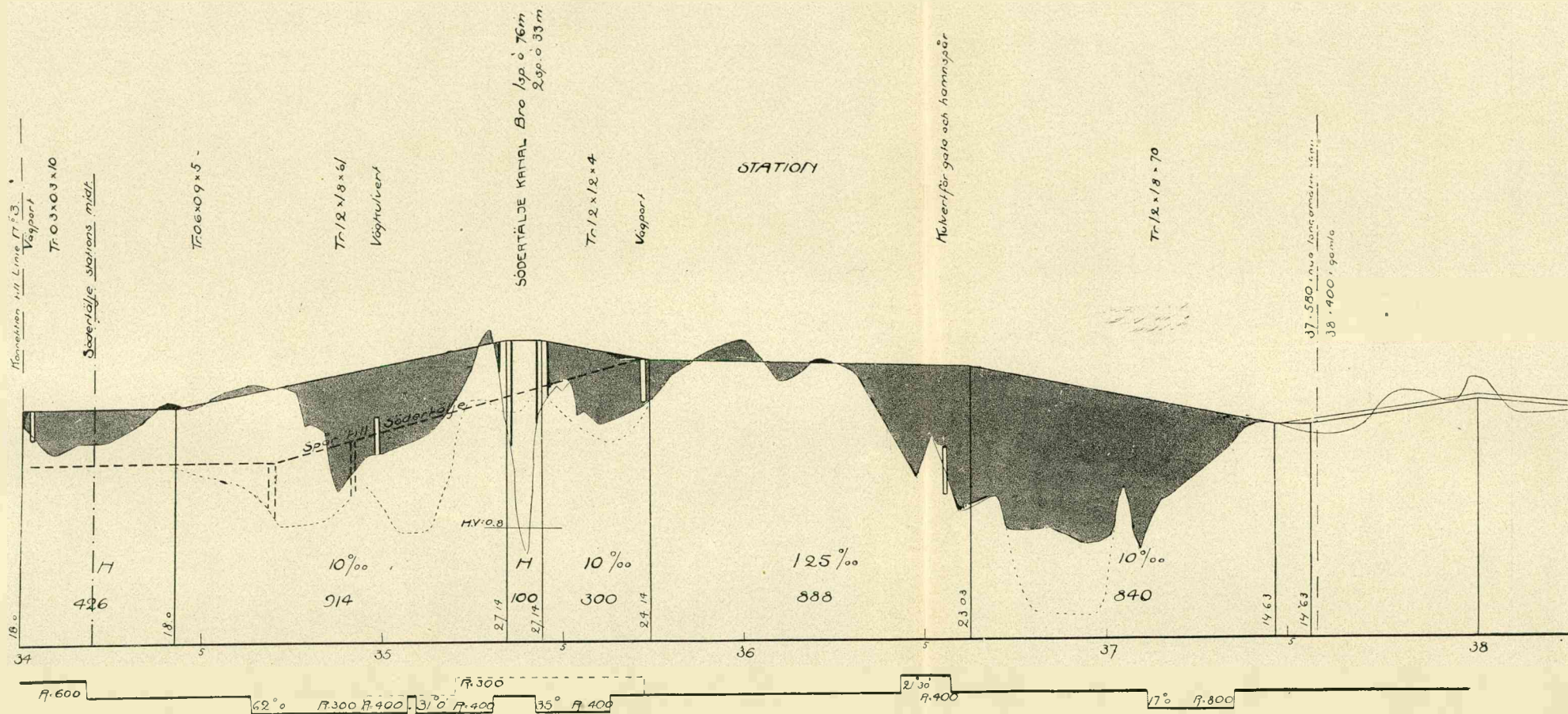
BETECKNINGAR.

- Nr 1: Igelstalinjen.
- Nr 2: Glasbergalinjen.
- - - Nr 3: Strömlinjen (Rönninge—Igelsta—Ström) med fast bro på 30 m. höjd.
- Nr 4: Linjen Rönninge—Igelsta—Saltskog med rörlig bro på 21 m. höjd.
- - - Ny Strömlinje med fast bro på segelfri höjd.
- Nuvarande västra stambanan.

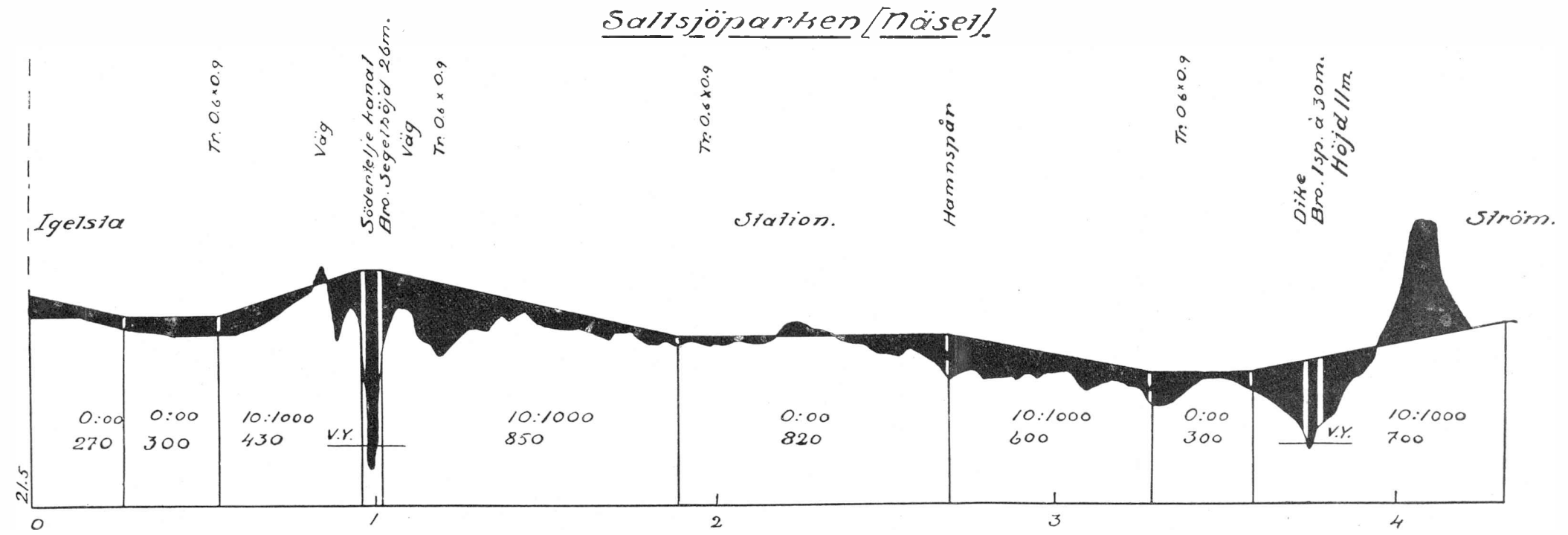
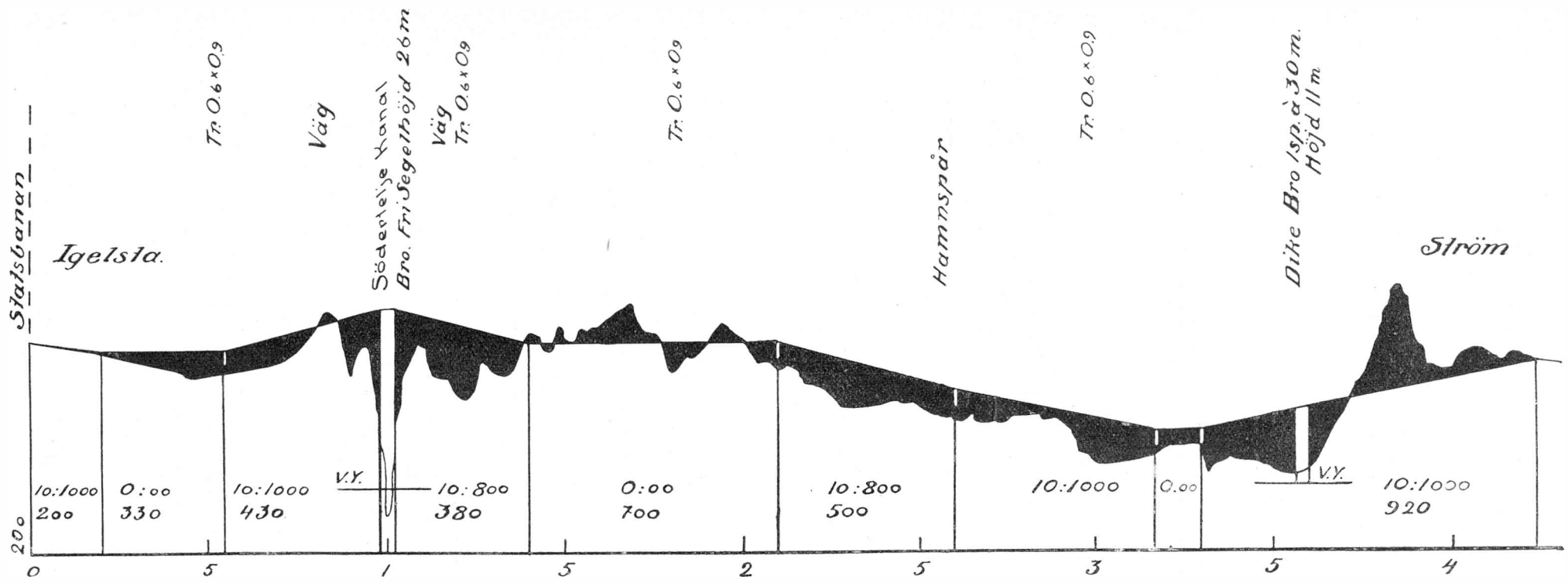


PLAN UTVISANDE ALTERNATIVA FÖRSLAG TILL
OMLÄGGNING AF VÄSTRA STAMBANAN
Å STRÄCKAN
RÖNNINGE — SALT SKOG

Skala
100 0 500 1000 1500 2000 meter



Kungl. Järnvägsstyrelsens förslag, intaget i Statsutskottets utlåtande Nr 83 år 1910.



Alternativa järnvägssträckningar Igelsta—Ström genom Saltsjöparken (Näset) i Södertälje.

Den öfre bilden visar terrasseringsen för den å kartan med rött angifna sträckningen enligt 1911 års förslag. Den nedre bilden är ett alternativ till samma förslag. Båda förslagen äro utarbetade af Civilingeniör Arwid Norbeck.