

## Nr 59.

Av herr **Klefbeck**, om anslag till anläggning av en tunnel vid den s. k. Storängsbanken å järnvägslinjen Graversfors—Åby.

Då jag förra sommaren ett par gånger per bantåg passerade den s. k. Storängsbanken å linjen Graversfors—Åby, och tåget där gick fram med nedsatt hastighet, fördes livligt i min erinring statsrevisorernas berättelse om den år 1918 av dem verkställda granskningen. En stor huvudstadstidning upptog sedan frågan på mycket bemärkt plats. Ortstidningarna hade även upprepade gånger fört saken på tal. Statsrevisorernas yttrande återfinnes å sid. 545—549 i deras berättelse. Till detta yttrande hänvisar jag för nödig komplettering av vad jag nedan anför.

På grund av beskaffenheten av de under och nedanför Storängsbanken belägna jordlagren hade gång på gång tvivel angående bankens bestånd uppkommit. Med anledning därav uppdrog år 1917 järnvägsstyrelsen åt järnvägarnas geotekniska kommission att göra undersökning i ärendet. Av undersökningen framgick, att närmast berget förekom morän. Denna visade sig vid provgrävning uppblött och lös på grund av framrinnande grundvatten. Dessutom hade stenvuren, som på somliga sträckor skulle vara spårets stöd, visat en del svaghetstecken och något deformerats.

Kommissionen föreslog då förutom andra förstärkningsarbeten, att tre stödjemurar skulle uppföras bredvid varandra ungefär mitt i slänten. Behovet av förstärkningar påpekade kommissionen dessutom särskilt förefinnas vid en sektion något närmare Norrköpingshållet. Där påträffades nämligen under moränen skiktad sand, som därtill visade sig vara mycket blöt. Detta vattenförande sandlager under moränen ansåg kommissionen kunna innebära fara för släntens bestånd. Kommissionen förordade därför även på det stället en stödmur. Men denna stödmur skulle endast nedföras *till morängruset*, trots att det vid provgrävningen yppades, att *under morängruset låg ett lager blöt sand, knappt stadigare än flytjord*.

Statsrevisorerna uttalade för sin del, att enligt deras mening de anbefallda åtgärderna icke kunde anses medföra mer än *relativ* trygghet. Huru riktiga statsrevisorernas farhågor voro, framgår därav, att i de uppförda stödmurarna redan sprickor uppstått. När tjälen går ur jorden eller när starkt vår- eller höstregn kommer att tränga på, är det stor fara, att den lösa sanden skall än mer flyta undan och sprickorna vidgas eller kanske hela stödmuren rasa. Inom orten är det en ganska allmän mening, att den gamla muren, som uppfördes vid järnvägens byggande, är säkrare än den nya stödmuren.

Det är ju möjligt, att mina farhågor äro överdrivna. Men jag anser icke, att det kan försvaras att längre köra på Guds försyn och låta kvarstå åtminstone en möjlighet till järnvägsolycka, som på denna plats i omfattning och gräslighet skulle tävla med Getåolyckan.

Enda vägen att erhålla så stor trygghet som kan vinnas synes mig vara att gå på det förslag, som upprättats av vederbörande baningenjör och omförmäles i kommissionens skrivelse. Enligt detta skulle man göra en insprängning i berget i öppet schakt. Eller ännu hellre flytta linjen längre in och framdraga den i tunnel genom berget. En sådan inflyttning av spåret skulle också kunna ske utan avbrott i trafiken.

Visserligen skulle detta medföra nya kostnader. Även skulle de kostnader, som redan nedlagts på bankens förstärkning, vara delvis bortkastade. Men fränsett det sista äro utgifterna för en tunnel mindre än för de andra förstärkningsarbetena. Med byggande av en tunnel är man också säkrad för kommande efterräkningar, något som man aldrig kan beräkna med förstärkningsmurarna. Icke heller statsrevisorerna anse, att man bör tillmäta de erforderliga kostnaderna en avgörande betydelse med hänsyn till de oerhörda dimensioner en järnvägsolycka på ifrågavarande plats skulle kunna antaga.

Huru stor sparsamhet med statens medel man än måste iakttaga, måste jag dock livligt instämma i detta statsrevisorernas yttrande. Enligt min mening kan icke staten taga på sitt ansvar att låta trafiken fortgå på ett ställe, som enligt företagna undersökningar visat sig vara synnerligen riskabelt. Det är för sent att bättra, när kanske ett tjugotal människoliv gått förlorade.

Med min motion har jag icke velat rikta något klander mot järnvägsstyrelsen. På en tid, då statens järnvägar kämpat med stora ekonomiska svårigheter, är det naturligt, att järnvägsstyrelsen på alla punkter måste spara. Och det är också naturligt, att den måste lita till sina underlydande ingenjörers utlåtanden. Men då dessa utlåtanden om förstärkningsarbetena äro avgivna med en viss försiktighet och det sedan i de nyupp-

förda stödmurarna uppkommit sprickor, synes det mig bättre att taga det säkra för det osäkra och gå in för tunnelbygget. Om riksdagen beviljar medel, skall väl för övrigt ingen bli mera glad än järnvägsstyrelsen själv över att få även denna bandel i fullt säkert skick.

Om vederbörande utskott helt naturligt anser nödigt att infordra ytterligare upplysningar, skulle jag vilja hemställa, att förutom järnvägsstyrelsen även måtte höras några ingenjörer och förmän, som hava arbetat eller arbeta på själva platsen.

På grund av vad jag anført, får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att, med inställande av de nu pågående förstärkningsarbetena, järnvägslinjen vid Storängsbanken skall dragas längre in i berget genom en tunnel, samt härför anslå 270,000 kronor.

Stockholm den 20 januari 1920.

*Ernst Klefbeck.*

---

