N:o 97.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Tomteboda och Järfva järnvägsstationer m. m.; gifven Stockholms slott den 5 mars 1909.

Under åberopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

att för utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Tomteboda och Järfva järnvägsstationer samt anordnande af ny håll- och lastplats vid Hagalund, för förvärfvande af mark dels för utvidgning af berörda hållplats till fullständig station dels för utbyggnad af Tomteboda rangerbangård och dels för anordnande i närheten af Hagalund af en driftbangård med verkstadsanläggningar, äfvensom för utförande af en del af driftbangården bevilja ett anslag af 2,150,000 kronor;

att af berörda anslag för år 1910 till utgående från riksgäldskontoret anvisa ett belopp af 1,450,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta däraf förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor;

att medgifva, att de delar af det för fjärde arméfördelningen afsedda öfningsfältet vid Järfva, som, på sätt i statsrådsprotokollet omförmäles, erfordras för framdragande af dubbelspåret mellan Tomteboda och Järfva samt för driftbangård och framtida verkstadsanläggningar i närheten af Hagalund, må öfverlåtas på statens järnvägar mot en ersättning af 450,000 kronor; samt

att medgifva, att nyssnämnda belopp, 450,000 kronor, må användas till förvärfvande af mark, som af Kungl. Maj:t anses böra ingå i omförmälda öfningsfält, samt till ersättningar åt boställshafvare, arren-

datorer och andra personer för mistad besittningsrätt till jord, som för detta ändamål afstås m. m.

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 5 mars 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 sin underdåniga skrifvelse den 29 oktober 1908 angående anslag till nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar, hvilken jag i öfriga delar redan inför Eders Kungl. Maj:t anmält, har järnvägsstyrelsen jämväl gjort framställning om anvisande af medel till utläggning af ny dubbelspårig bana å linjen Tomteboda—Järfva samt påbörjande af anläggning för en driftbangård vid Frösunda.

Innan jag närmare redogör för järnvägsstyrelsens framställning, tillåter jag mig erinra, att 1905 års Riksdag beviljat ett anslag af 1,920,000 kronor till utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Järfva och Uppsala järnvägsstationer — en anläggning, som numera är färdig och tagen i anspråk för trafik.

I sin skrifvelse den 24 november 1904, däri järnvägsstyrelsen begärde anslag för nyssnämnda järnvägsspår, anförde styrelsen, bland annat, att, enligt styrelsens åsikt, trafikförhållandena å den stambanedel, som för statens järnvägar bildade ingångslinje till Stockholm norrifrån, det vill säga Stockholm—Uppsala, gestaltat sig så, att linjens anordnande som dubbelspårig bana måste utan dröjsmål genomföras. Då dubbelspår funnes utlagdt mellan Stockholms centralstation och Tomteboda, hade, yttrade styrelsen, sistsagda station visserligen bort vara den naturliga utgångspunkten för den ifrågasatta anordningen, helst lokaltrafiken mellan Tomteboda och Järfva företedde ännu mer betydande dimensioner — å denna sträcka framfördes ej mindre än 40 ordinarie och 13 extra tåg under dygnet — än å linjen norr om Järfva. Då emellertid dubbelspårs utläggande å den 4,06 kilometer långa linjen Tomteboda—Järfva berodde af det sätt, hvarpå frågan om ordnandet af Stockholms bangårdsförhållanden och i sammanhang därmed fastställandet af eventuellt nya ingångslinjer till hufvudstaden slutligen kunde varda löst, ansåg styrelsen sådan anordning därstädes icke för det dåvarande kunna ifrågasättas.

Frågan om ordnandet af hufvudstadens bangårdsförhållanden med mera har nu så fortskridit, att den af Kungl. Maj:t den 8 mars 1901 tillsatta s. k. »bangårdskommittén» den 2 september 1905 afgifvit underdånigt betänkande och förslag i ärendet. Detta betänkande och förslag har också blifvit af järnvägsstyrelsen pröfvadt, i hvad dess hufvuddrag angår, i det styrelsen den 4 april 1907 afgifvit underdånigt utlåtande däröfver. Därvid har styrelsen, på i utlåtandet anförda skäl, i hufvudsak tillstyrkt utförandet af 1901 års bangårdskommittés förslag, afseende västra stambanans införande till Stockholm i förändrad sträckning från en punkt strax norr om Älfsjö öfver Årstaviken vid Skanstull och vidare genom Södermalm till Pålsundet. Sedan detta sund öfvergåtts, föres linjen öfver Långholmen samt går därefter öfver Mälaren till Kungsholmen fram till Karlbergskanalen. Efter kanalöfvergången grena sig spåren, därvid ett godstågspår inledes till Tomteboda, under det persontågspåren införas till hufvudpersonstationen.

Vid underdånig anmälan af denna styrelsens skrifvelse fann emellertid Eders Kungl. Maj:t enligt nådigt bref den 12 juli 1907 för godt uppdraga åt styrelsen *dels* att låta verkställa ytterligare undersökningar i syfte att utreda, huruvida icke vid ordnandet af Stockholms bangårdsfråga en kortare förbindelseled mellan Södermalm och Norrmalm än den af bangårdskommittén och styrelsen föreslagna kunde åstadkommas, *dels ock* inkomma med förslag till de arbeten och åtgärder,

som kunde vidtagas oberoende af det sätt, hvarpå bangårdsfrågan kunde komma att slutligen lösas.

I sin nu förevarande skrifvelse af den 29 oktober 1908 meddelar järnvägsstyrelsen, att styrelsen — till åtlydnad af det sålunda gifna uppdraget och under förutsättning att af alla de förslag till Stockholms bangårdsfrågas lösning, hvilka behandlats af 1901 års bangårdskommitté, endast två alternativa förslag kunde tänkas komma till utförande, nämligen *antingen* kommitténs förslag *eller* de förslag, hvilka afse bibehållandet af västra stambanans ingångslinje i ungefär den nuvarande sträckningen med centralstationen å nuvarande plats eller vid Norra bantorget — bland annat låtit undersöka, huruvida det kunde vara möjligt att definitivt utföra dubbelspår mellan Tomteboda och Järfva oberoende af, om Stockholms bangårdsfråga blir löst på ena eller andra af ofvannämnda sätt.

Till grund för dessa undersökningar har, utom nämnda förutsättning att det nya dubbelspåret icke skulle hindra eller försvåra Stockholms bangårdsfrågas lösning på ena eller andra sättet, legat *dels* krafvet på att dubbelspåret mellan Tomteboda och Järfva icke skulle lägga hinder i vägen för utvidgning af Tomteboda rangerbangård till det omfång, den i framtiden måste gifvas, *dels* nödvändigheten af att erhålla en ändamålsenlig och på lämplig plats norr om hufvudpersonstationen belägen s. k. »driftbangård» afsedd för uppställning af persontågsätt, dessas rengöring och uppvärmning med mera äfvensom för uppställning af för persontågs framförande behöfliga lokomotiv, *dels* behofvet af ett lämpligt beläget och i öfrigt ändamålsenligt område för anläggande af en driftreparationsverkstad, *dels* önskemålet att vid Hagalund finna ett sådant läge för en ny håll- och lastplats därstädes, att densammas framtida utvidgning till fullständig station möjliggöres, *dels* slutligen behofvet af att i framtiden mellan Hagalund och Järfva må kunna anordnas en tillräckligt stor lastningsstation för militärtåg, hvilket behof uppstår, då de planerade militära anläggningarna vid och i närheten af Hagalund komma till utförande. Med afseende å behofvet af en driftreparationsverkstad har, enligt hvad styrelsen meddelar, hänsyn tagits såväl till att förutnämnda utvidgning af Tomteboda rangerbangård framdeles kräfver bortflyttning af de vid sistnämnda plats nu befintliga verkstäderna, hvilka jämväl torde erfordra afsevärd utvidgning, som ock därtill, att det enligt styrelsens mening torde kunna ifrågasättas, huruvida icke de vid Liljeholmen liggande verkstäderna i framtiden måste flyttas från sin nuvarande trånga och för trafiken hinderliga plats.

Vidare har styrelsen låtit uppgöra fullständig plan för Tomteboda rangerbangård sådan denna i framtiden, då trafiken så fordrar, torde komma att gestalta sig, af hvilken plan en del redan under de närmaste åren enligt styrelsens åsikt bör komma till utförande.

Under nu nämnda förutsättningar och med ledning af den sålunda uppgjorda planen till Tomteboda rangerbangård har styrelsen funnit lämpligast, att linjen mellan Tomteboda och en omkring 900 meter söder om Järfva stationshus midt i gamla banan belägen punkt erhåller helt ny sträckning, så att densamma — utförd dubbelspårig — kommer att från Tomteboda bangårds norra ända framgå med mera västligt läge än nuvarande linjen, passera i tunnel under Hagalunds samhälle omkring 350 meter väster om Hagalunds nuvarande hållplats för att åter sammanfalla med gamla linjen vid en punkt omkring 1,300 meter norr om nyssnämnda hållplats. Vid sålunda angifvet läge för linjen skulle bekväm förbindelse erhållas med rangerbangårdens spårsystem, som beräknas komma att sträcka sig ända fram till södra ändan af ofvan angifna tunnel. Framdeles, då trafiken i närheten af hufvudstaden vuxit så mycket, att det blifver nödvändigt att på linjerna inom staden och i dess grannskap frånskilja godstrafiken från persontrafiken och leda den första på särskilda godstågspår, torde, enligt hvad styrelsen anför, visserligen ytterligare ett spår behöfva framdragas genom tunnel under Hagalunds samhälle vid sidan om ofvan afhandlade dubbelspår, men tidpunkten, då sådan åtgärd behöfver vidtagas, torde, säger styrelsen, vara jämförelsevis aflägsen.

Vidkommande ofvan omtalade driftbangård norr om hufvudpersonstationen samt plats för anläggande af en driftreparationsverkstad har styrelsen anfört, att vid de utredningar beträffande omgestaltning af bangårdsförhållandena i och invid Stockholm, som hittills verkställts, det, såsom ofvan nämnts, visat sig af behofvet påkalladt att söka erhålla ett större område någonstädes norr om hufvudpersonstationen för anordnande af en s. k. driftbangård, afsedd *dels* för uppställning af persontågsätt, dessas rangering, rengöring och uppvärmning vintertid m. m. *dels* såsom station för persontågslokomotiv. Den areal, som kräfves för sådan driftbangård, är emellertid, säger styrelsen, så betydande, att det skulle möta afsevärda svårigheter och blifva förenadt med allt för stora kostnader att bereda plats för densamma i hufvudpersonstationens grannskap. Den skulle sålunda under inga omständigheter kunna tänkas förlagd längre mot söder än i närheten af Tomteboda station. Emellertid kan enligt styrelsens åsikt med säkerhet förutsättas, att ofvan omtalade framtida utvidgning af Tomteboda

rangerbangård skall kräfva, att därstädes för detta ändamål får disponeras all den mark, som med hänsyn till traktens bergiga beskaffenhet kan för rangerbangårdens anläggande ifrågasättas, sålunda äfven de områden, som för närvarande upptagas af statsbanornas vagnreparationsverkstad vid Tomteboda. Vid sistnämnda plats kan således anläggande af driftbangård icke ifrågasättas. Det är vidare, anför styrelsen, nödvändigt reservera ett lämpligt område, till hvilket framdeles må kunna förläggas dels den nuvarande vagnverkstaden vid Tomteboda dels ock statens järnvägars nu vid Liljeholmen liggande verkstäder, hvilka förr eller senare torde behöfva bortflyttas från sin nuvarande obekväma och för trafiken hinderliga plats. Styrelsen har funnit, att ett närmare beläget och i öfrigt lämpligare område för driftbangård och framtida verkstadsanläggningar med tillhörande plats för arbetarbostäder icke torde kunna erhållas än det, som ligger mellan det föreslagna nya dubbelspåret Tomteboda—Järfva och Råstasjön, mot norr begränsadt af landsvägen mellan Neder-Järfva och Spånga.

Det område, styrelsen sålunda tänkt sig, är å en ritning, som torde få biläggas detta protokoll, utmärkt inom streckad röd linje. Området tillhör kronan och utgör en del af det ifrågasatta öfningsfältet Järfva—Spånga—Järfälla.

Enär det visat sig, att redan med nuvarande trafik de för uppställning af persontågsätt norr om hufvudpersonstationen förefintliga spåren äro otillräckliga, så att vissa af dessa tågsätt nu måste uppställas på den för godstrafik afsedda stationen vid Norrtull, anser styrelsen det vara ett trängande behof att redan under närmaste framtiden spår för detta ändamål anordnas å den ofvan föreslagna platsen för driftbangården vid Frösunda.

Vidkommande ofvan omnämnda behof af nytt läge för Hagalunds hållplats har styrelsen funnit, att densamma lämpligast bör förflyttas till plats omedelbart norr om norra mynningen till tunneln för det nya dubbelspåret under Hagalunds samhälle, och har styrelsen såsom skäl härför framhållit, *att* hållplatsen, förlagd därstädes, med lätthet kan ombildas till fullständig station, hvilket icke är fallet med den nuvarande i en djup bergskärning belägna hållplatsen, *att* denna station blir lämpligt belägen dels såsom skiljestation, när trafiken framdeles tagit sådant omfång, att särskildt godstågspår erfordras mellan Hagalund och Tomteboda, *att* stationen äfven kan tjäna såsom gränsstation för spåren in till den omedelbart norr därom föreslagna driftbangården, *att* den ifrågasatta banan till Kappellskär kan ansluta sig till stationen, vare sig nämnda banas tåg därifrån skola fortsätta till hufvudperson-

stationen på statsbanans dubbelspår eller eventuellt på eget spår framgå mot Norrtull, samt slutligen *att* stationen får ett med hänsyn till Hagalunds samhälle centralt läge i omedelbar närhet af spårvägen mellan Sundbyberg och Stockholm.

Beträffande slutligen behofvet af en mellan Järfva och Hagalund på Nedre Frösunda mark belägen lastningsstation för militärtåg har styrelsen funnit, att en sådan kan lämpligen anordnas strax norr om Hagalunds station på östra sidan om statsbanans nya dubbelspår, hvarvid dock torde böra förutses, att förut omnämnda bana från Kappelskär må kunna framdragas mellan nyssnämnda dubbelspår och lastningsstationen.

Vidkommande kostnadsberäkningarna för de anordningar, om hvilkas snara utförande järnvägsstyrelsen nu gjort underdåning framställning, har styrelsen särskildt framhållit, att styrelsen funnit sig böra redan nu upptaga kostnad för anskaffande af sådan i enskild ägo befintlig mark, som erfordras icke endast för dubbelspårets framdragande och anordnande af ny håll- och lastplats vid Hagalund utan äfven för de enskilda personer tillhöriga områden, som enligt nu föreliggande planer skulle erfordras dels för utvidgning af Hagalunds hållplats till fullständig station dels för utbyggnad af Tomteboda rangerbangård till det omfång, den i framtiden synes böra gifvas. Styrelsen anser sig hafva skäl antaga, att åtminstone vissa delar af dessa områden kunna förvärfvas genom utbyte mot annan Kungl. Maj:t och kronan tillhörig mark, som icke är för statsverket behöflig, men förklarar sig styrelsen emellertid först framdeles blifva i tillfälle att härom göra underdånig hemställan.

Kostnaden för det nu föreslagna dubbelspåret har under vanliga förutsättningar för dylika arbeten och under antagande af ett rälspris af 110 kronor per ton beräknats till sammanlagdt 1,530,000 kronor, fördelade på följande sätt:

Jordområdets anskaffning	kronor	500,000
Terrassering medelst tunnelbyggnad	»	267,000
Terrassering i öfrigt	»	291,400
Konstarbeten, afloppstrummor, vägar m. m.	»	48,500
Öfverbyggnad	»	150,000
Stationsanordningar	»	38,000
Signalanordningar och diverse arbeten	»	76,000
Allmänna omkostnader	»	159,100
Summa	kronor	1,530,000

Af skäl, som här ofvan framhållits, anser emellertid järnvägsstyrelsen kräfvas, att redan under närmaste framtid en mindre del af den vid Hagalund föreslagna driftbangården kommer till utförande; och skulle kostnaden härför enligt af styrelsen gjorda beräkningar blifva sammanlagdt 170,000 kronor fördelade på följande sätt.

Terrassering	kronor	13,000
Spåranordningar	»	93,500
Stationsanordningar	»	40,800
Signalanordningar och diverse arbeten	»	7,000
Allmänna omkostnader	»	15,700
Summa	kronor	170,000

På grund af hvad styrelsen sålunda anfört har styrelsen hemställt, *dels* att af det ofvannämnda öfningsfältet Järfva—Spånga—Järfälla måtte till styrelsen öfverlåtas såväl den areal, som kräfves för framdragande af det nya dubbelspåret mellan Tomteboda och Järfva som ock det område, hvilket, enligt hvad ofvan anförts, erfordras för driftbangård och framtida verkstadsanläggningar vid Hagalund, *dels* om beviljande af 1,530,000 kronor till utförande af en ny dubbelspårig linje mellan Tomteboda och Järfva samt 170,000 kronor för påbörjande af driftbangårdsanläggning vid Hagalund eller sammanlagdt 1,700,000 kronor, däraf för år 1910 ett belopp af 1,000,000 kronor, med rätt för Eders Kungl. Maj:t att af sistnämnda summa förskottsvis utanordna 500,000 kronor redan under år 1909.

På grund af nådig remiss har chefen för generalstaben den 30 november 1908 afgifvit utlåtande i ärendet.

Generalstabschefen meddelar däri, att han icke har något att erinra mot förslaget om förändrad sträckning af stambanan mellan Tomteboda och Järfva stationer — ett förslag som betingar afstående af en ringa del af det nya öfningsfältet för fjärde arméfördelningen — eller mot det i sammanhang därmed föreslagna ändrade läget för Hagalunds hållplats.

Beträffande de föreslagna militärlastkajerna med tillhörande spårsystem anför generalstabschefen, att de redan under fred hafva en viss betydelse för trupptransporter till och från Stockholm, och att denna betydelse blir allt större, om under krig trupptransporter af större omfattning skulle komma att äga rum till eller från hufvudstaden.

Uti den föreslagna driftbangården anser generalstabschefen kunna erhållas en värdefull uppställningsstation för militärtåg, om vid nämnda driftbangårds anläggning hänsyn tages till den spårlängd ett odeladt militärtåg kräfver.

Då militärkajerna med tillhörande spår äfvensom driftbangården tvifvelsutan äro af intresse ur allmän försvarssynpunkt och ej synas vålla något större eller betydelsefullare intrång på öfningsfältet, tillstyrker generalstabschefen bifall till järnvägsstyrelsens framställning med det villkor, att vid driftbangårdens anläggning största möjliga hänsyn tages till dess användning såsom uppställningsstation för odelade militärtåg af minst 400 meters längd.

Vidare anföres, att det är af stor betydelse för riksförsvaret, att en normalspårig järnväg ut till Roslagen kommer till stånd, och att det därför är önskvärdt, att frågan om den s. k. Kappellskärsbanans indragande — som i nu föreliggande ärende är af sekundär betydelse — tillbörligen beaktas, så att ej utan synnerligen talande skäl hinder resas mot denna banas framdragande öfver öfningsfältet.

Frågan om plats för verkstadsanläggningar och arbetarbostäder står, enligt hvad generalstabschefen meddelar, ej i samma direkta sammanhang med försvarets intressen som ofvan omnämnda driftbangård och militärlastkajer, och då därtill ett afstående af det för dessa anläggningar begärda området synes träda öfningsfältets intressen ganska nära inpå lifvet, anser chefen för generalstaben denna del af frågan hvarken kunna eller böra afgöras genom ett enkelt afstående af det begärda området.

Jämväl arméförvaltningen har, efter nådig befallning, den 24 februari 1909 afgifvit utlåtande i ärendet.

Under åberopande af en vid utlåtandet fogad karta öfver det för kronans räkning till öfningsfält för fjärde arméfördelningen inköpta området jämte en kartan vidfogad förklaring erinrar arméförvaltningen, att inom öfningsfältets gränser finnas flera större eller mindre områden, som icke öfverlåtits till landtförsvaret och därför begränsa möjligheten för ett rationellt utnyttjande af öfningsfältet såsom sådant. Skulle nu landtförsvaret dessutom afstå den mark, hvarom nu är fråga, kommer, säger arméförvaltningen, öfningsfältet i hela östra delen att blifva hardt när obrukbart och särskildt skulle ett bifall till järnvägsstyrelsens förslag, enligt hvilket landsvägen Järfva—Spånga å en lång sträcka från järnvägsöfvergången skulle utgöra gränsen för järnvägens område, försvåra öfningarna därigenom att en truppstyrka efter öfvergången af järnvägen skulle vara förhindrad att utbreda sig åt söder.

Arméförvaltningen säger sig emellertid icke kunna underskatta betydelsen för järnvägsstyrelsen att å ifrågavarande plats komma i besittning af ett tillräckligt område för de af styrelsen afsedda ändamål.

Arméförvaltningen har därför, enligt hvad i utlåtandet meddelas, underhandlat med järnvägsstyrelsen i syfte att finna en sådan lösning af frågan, att järnvägens markbehof skulle tillgodoses utan att landtförsvarets intressen behöfde eftersättas. Därvid har det förslag framkommit, att gränserna för järnvägsstyrelsens mark skulle så ändras, att det närmast landsvägen befintliga området skulle bibehållas för landtförsvaret och till järnvägsstyrelsen upplåtas det område, som jag å förut omnämnda ritning låtit utmärka. Såsom vederlag för detta område skulle på järnvägsstyrelsens bekostnad för landtförsvarets räkning förvärfvas och till arméförvaltningen öfverlämnas dels länsmansbostället $^{3}/_{8}$ förmedladt mantal n:r 5 Ursvik dels det därintill gränsande hemmanet Lilla Ursvik dels ock lägenheten Freden.

I likhet med chefen för fjärde arméfördelningen, hvilken afgifvit yttranden i ärendet, säger sig arméförvaltningen för tillgodoseende af erforderligt öfningsutrymme för trupperna, endast under den förutsättning att ifrågavarande fastigheter ställas till landtförsvarets förfogande, kunna tillstyrka, att ifrågavarande, för landtförsvarets räkning dyrt förvärfvade mark fråntages öfningsfältet. Därjämte föreslår arméförvaltningen, att såsom villkor för öfverlåtelsen föreskrifves skyldighet för järnvägsstyrelsen att upprensa och reglera ett genom området gående vattendrag, så att men vid begagnandet af den landtförsvaret behållna marken vid Råstasjön ej uppkommer.

Vid arméförvaltningens utlåtande har fogats ett af domänintendenten i Stockholms län Oscar Tamm angående värdet af förutnämnda egendomar afgifvet yttrande.

Departementschefens yttrande.

Det af järnvägsstyrelsen nu framlagda förslaget om anordnande af dubbelspår mellan Tomteboda och Järfva stationer samt påbörjande af anläggning af en driftbangård är grundadt på den förutsättning, att Stockholms bangårdsfråga kommer att i hufvudsak lösas antingen i öfverensstämmelse med bangårdskommitténs förslag eller ock i enlighet med de förslag, hvilka afse bibehållande af västra stambanans ingångslinje i ungefär nuvarande sträckning med centralstationen förlagd till nuvarande plats eller vid Norra bantorget. Med hänsyn till hvad hittills i denna fråga förekommit torde också med visshet kunna antagas, att Stockholms bangårdsförhållanden komma att ordnas i endera af dessa båda riktningar. Af de förslag, som i berörda hänseende

framkommit, skulle för öfrigt endast de, som förutsätta hufvudstationens förläggande till Eriksbergsområdet eller till området vid Skogsinstitutet, hafva inverkan på den nu föreliggande frågan. På grund af de dispositioner, som på senare tiden träffats rörande dessa områden, lärer emellertid all tanke på nämnda förslag få anses fullständigt öfvergifven.

Ur synpunkten af bangårdsfrågans slutliga lösning torde därför icke något hinder möta att anordna de af järnvägsstyrelsen nu ifrågasatta anläggningarna.

Hvad då till en början angår det föreslagna dubbelspåret mellan Tomteboda och Järfva, synes vara uppenbart, att detta är af behofvet synnerligen påkalladt redan af den anledningen, att detsamma utgör den felande länken i en sammanhängande dubbelbananordning mellan Uppsala och Stockholm. För öfrigt är trafiken å denna bandel så betydande, att stora svårigheter möta att å nuvarande enkelspår besörja densamma. Å linjen Tomteboda—Järfva framgå sålunda enligt nu gällande tidtabell dagligen 56 ordinarie och 12 extra tåg.

Af anledningar, som i järnvägsstyrelsens skrifvelse närmare utvecklats och hvilka synas vara väl grundade, har föreslagits, att vid utförande af nu förevarande anläggning linjen mellan Tomteboda och en omkring 900 meter söder om Järfva belägen punkt skall gifvas helt ny sträckning, hvilket medför att banan genom en omkring 450 meter lång tunnel kommer att passera under Hagalunds samhälle. Järnvägsstyrelsen har framhållit, att framdeles sannolikt kommer att erfordras, att ett tredje spår framdrages å ifrågavarande linje. Enligt det nu föreliggande förslaget skulle mark förvärfvas till sådant omfång, att ännu ett spår skall kunna i framtiden utläggas. Tunneln under Hagalund är åter afsedd att utsprängas endast för två spår. Emellertid beräknas, enligt hvad i järnvägsstyrelsen meddelats mig, en trespårig tunnel kosta lika mycket som en tvåspårig och en enkelspårig tillsammans. Någon anledning att nu bygga tunneln för tre spår föreligger således icke, helst behofvet af ett tredje spår ej torde komma att uppstå på lång tid.

Järnvägsstyrelsen föreslår vidare, att i sammanhang med utläggande af dubbelspåret vissa andra åtgärder och anordningar vidtagas.

Det växande behofvet af utrymme vid Stockholms centralstation och norra stationen betingar nämligen en utflyttning af den del af rörelsen, som afser persontågens bildande och uppställning i och för rengöring, städning, uppvärmning och undersökning. För uppställning af reservtågsätt finnes å nämnda bangårdar mycket litet utrymme. Man

har därför för sådant ändamål nödgats anlita Norrtulls station, något som dock kunnat ske endast på bekostnad af den godsrörelse, hvarför stationen är afsedd. Att bereda det erforderliga ökade utrymmet i sammanhang med bangårdarna inom Stockholm skulle, enligt hvad jag varit i tillfälle att öfvertyga mig om, stöta på betydande svårigheter och kräfva mycket stora kostnader. Å järnvägsstyrelsens bangårdsbyrå uppgjorda planer och beräkningar för bangårdsanläggningarna vid Tomteboda peka tydligen hän därpå, att den kronan tillhöriga mark invid denna station, som kan påräknas för järnvägsändamål, måste reserveras för godstågens uppställning, vagnarnas växling i och för fördelning till de olika godsmottagnings- och godsafsändningsplatserna i och invid hufvudstaden samt vagnarnas sammanförande för bildande af utgående godståg. Att till Tomteboda förlägga jämväl driftbangård för persontågsättens skötsel skulle gifvetvis försvåra stationens utbildning för dess egentliga ändamål och dessutom kräfva betydande markinköp till de höga pris, som tomter i omkringliggande förstäder betinga. Terrängförhållandena å denna, enskilda tillhöriga mark lära ock lägga stora hinder i vägen för dess anordnande för bangårdsändamål.

Nu anförda omständigheter synas väl motivera den plan, som järnvägsstyrelsen framlagt, nämligen att förlägga driftbangården för persontrafiken till det staten tillhöriga området norr om Hagalund, nedre Frösunda och Ritorp, som dels upplåtits från kronan dels förvärfvats från enskild för det tillämnade öfningsfältet för fjärde arméfördelningen. Afståndet från Stockholms centralstation, 5—6 kilometer, blir visserligen stort, men de driftkostnader, som härigenom uppkomma, torde uppvägas af fördelarna af stort utrymme utan alltför betydande utgifter för markförvärf.

Ett villkor för att valet af denna plats skall kunna fullt försvaras trots afståndet från hufvudstationen är emellertid, att äfven lokomotivstation för persontågtjänsten skall kunna förläggas dit och att framdeles verkstäder för den i bruk varande materielens snabba och ekonomiska revision skola kunna där uppföras, något som dock ej behöfver ske, förrän de vid Tomteboda och Liljeholmen befintliga verkstäder måste slopas för att lämna rum för bangårdsutvidgningar.

Betydelsen af att hafva verkstäder för nyss omförmälda ändamål förlagda i omedelbar närhet af driftbangården torde inses af följande förhållanden, om hvilka jag gjort mig underrättad. Den betydande lokomotiv- och vagnpark, som dagligen samlas å driftbangården, kräfver ständiga småreparationer för att hållas i tjänstdugligt skick. En mängd dylika reparationer kan utföras utan att fordonen behöfva tagas

ur den regelbundna tjänstgöringen, om erforderliga hjälpmedel och öfvad personal finnas att tillgå i omedelbar närhet af uppställningsplatsen. De revisioner, som med regelbundna korta mellanrum måste företagas å persontågslokomotiv och personvagnar för att förekomma hastig förslitning och däraf föranledda omfattande reparationer, måste kunna utföras med minsta möjliga tidsförlust. Om en dag förspilles för fordonets transport till och en dag för dess transport från verkstaden, inverkar detta med stor lokomotiv- och vagnpark högst väsentligt på behofvet af reservfordon. Vid så hög anskaffningskostnad som 25,000—35,000 kronor för en boggivagn och 65,000—75,000 kronor för ett persontågslokomotiv växa också ränteförlusterna på materielen betydligt, om dagar i stället för timmar åtgå för materielens vidmakthållande.

Dessa viktiga ekonomiska skäl synas mig med styrka tala för nödvändigheten af att vid uppgörande af planen för den nya driftbangården hafva för ögonen behofvet af en framtida verkstadsanläggning i samband med bangården, äfven om med anläggandet af verkstaden ännu kan anstå någon tid. Den mark, som för densamma erfordras, måste därför reserveras redan vid fattande af beslut i fråga om driftbangården, så att planens förverkligande icke omöjliggöres genom andra dispositioner. Ett för ändamålet synnerligen lämpligt område finnes nu i västlig riktning från det till den egentliga driftbangården afsedda området, liksom detta tillhörande det tillämnade öfningsfältet för fjärde arméfördelningen.

På sätt framgår af arméförvaltningens utlåtande, hafva mellan arméförvaltningen och järnvägsstyrelsen förts underhandlingar, hvilka gifvit till resultat, att gränserna för det område, som från öfningsfältet skulle tagas i anspråk, något jämkats, och har jag icke något att erinra mot det sålunda jämkade förslaget, hvars innebörd närmare framgår af den förut omnämnda ritningen. Icke heller chefen för landtförsvarsdepartementet, med hvilken jag samrådt i ärendet, har haft någon anmärkning att framställa mot förslaget.

Emellertid skulle, enligt hvad framgår af arméförvaltningens utlåtande och ytterligare betonats af chefen för landtförsvarsdepartementet, bruket af den östra delen af öfningsfältet, sedan ifrågavarande område afskurits för järnvägens räkning, blifva hardt när omöjliggjordt, därest icke till fältet i stället lades länsmansbostället Ursvik och hemmanet Lilla Ursvik äfvensom lägenheten Freden. Arméförvaltningen har därför hemställt, att såsom vederlag för nu förevarande område skulle på järnvägsstyrelsens bekostnad för fältet förvärfvas omförmälda egendomar och lägen-

het. Dessa hafva af domänintendenten Tamm i hans förutnämnda yttrande uppskattats till ett värde af sammanlagdt 503,350 kronor.

Innan jag går vidare, tillåter jag mig erinra, att Riksdagen år 1905 — jämte det vissa kronoegendomar i Spånga socken upplåtits till landtförsvaret för att användas till öfningsfält för armén tillhörande trupper — medgifvit, att vissa områden af Norra Djurgården finge försäljas i den ordning Kungl. Maj:t bestämde, samt att af de genom försäljningen inflytande medel finge användas högst 4,000,000 kronor, bland annat, till förvärfvande af den mark, som jämte de från kronan upplåtna egendomarna ansåges böra ingå i öfningsfältet.

Af förutnämnda belopp, hvilket skulle af tillgängliga medel få förskjutas, hafva, enligt hvad i arméförvaltningen uppgifvits, hittills användts sammanlagdt 3,332,524 kronor 95 öre. Emellertid kräfves, enligt hvad vidare för mig uppgifvits, för öfningsfältet inköp af, förutom ofvan omförmälda fastigheter, vissa andra egendomar och områden i närheten af fältet. Härtill torde knappast förslå återstoden af det anvisade beloppet å 4,000,000 kronor.

Några medel för att åt landtförsvaret förvärfva Lilla Ursvik, länsmansbostället och Freden finnas således icke tillgängliga. Vid sådant förhållande synes mig skäligt, att för den mark, som för järnvägens räkning tages i anspråk, lämnas vederlag. Dock har jag icke kunnat finna lämpligt, att sådant sker på det af arméförvaltningen ifrågasatta sättet, utan anser jag ur alla synpunkter bäst, att ersättning lämnas i penningar för värdet af den mark, som till järnvägen afstås.

Den mark, hvarom nu är fråga, innehåller i areal omkring 502,000 kvadratmeter. Domänintendenten Tamm, som anmodats saluvärdera området, har efter besiktning på platsen meddelat, att af detsamma omkring en femtedel utgöres af god tomtmark och återstoden, som består af åker, delvis lågländt belägen, af endast medelgod och till en del mindre god tomtmark; och har Tamm förklarat, att han anser värdet af området på grund af närheten till Järfva station och med hänsyn till markens beskaffenhet böra beräknas till 450,000 kronor. Mot denna beräkning synes mig icke vara något att erinra, en åsikt som delas af chefen för landtförsvarsdepartementet. Med detta belopp torde därför landtförsvaret böra ersättas.

I detta sammanhang torde, på sätt bemälde departementschef hemställt, böra utverkas Riksdagens medgifvande att använda berörda belopp å 450,000 kronor till förvärfvande af annan mark för öfningsfältet.

Då emellertid järnvägsstyrelsen icke beräknat någon ersättning för ifrågavarande mark, torde kostnaden för driftbangården böra ökas med ett belopp af 450,000 kronor.

Mot järnvägsstyrelsens kostnadsberäkningar och förslag har jag i öfrigt icke funnit något att erinra. Jag tillåter mig endast anmärka, att det belopp, 500,000 kronor, som upptagits såsom kostnad för förvärf af enskilda tillhörig mark, gifvetvis är approximativt, då det svårligen låter sig på förhand beräkna, till hvilket värde marken kan komma att af en expropriationsnämnd uppskattas.

Med hänsyn till den genom ersättningen till landtförsvaret ökade kostnaden, torde för år 1910 erfordras ett anslag af 1,450,000 kronor, hvilket lärer böra anvisas att utgå från riksgäldskontoret.

Detta förslag skulle således innebära, *att* redan nu förvärfvas all i enskild ägo befintlig mark, som erfordras för framdragande af dubbelspåret mellan Tomteboda och Järfva, för anordnande af ny håll- och lastplats vid Hagalund och framtida utvidgning af denna hållplats till fullständig station samt för Tomteboda rangerbangårds utbyggnad till afsedt omfång; *att* vidare förvärfvas den kronan tillhöriga jord, som är behöflig för dubbelspårets framdragande samt för driftbangården och framtida verkstadsanläggning med plats för arbetarbostäder; *att* dubbelspår utlägges i delvis förändrad sträckning mellan Tomteboda och Järfva, i sammanhang hvarmed anlägges ny håll- och lastplats för Hagalund; samt *att* en mindre del af driftbangården, på sätt framgår af ritningen, nu anordnas för sitt ändamål.

På grund af hvad jag sålunda anfört, får jag i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t behagade föreslå Riksdagen

att för utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Tomteboda och Järfva järnvägsstationer samt anordnande af ny håll- och lastplats vid Hagalund, för förvärfvande af mark dels för utvidgning af berörda hållplats till fullständig station dels för utbyggnad af Tomteboda rangerbangård och dels för anordnande i närheten af Hagalund af en driftbangård med verkstadsanläggningar äfvensom för utförande af en del af driftbangården bevilja ett anslag af 2,150,000 kronor;

att af berörda anslag för år 1910 till utgående från riksgäldskontoret anvisa ett belopp af 1,450,000 kronor, med rätt för Eders Kungl. Maj:t att däraf låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor;

att medgifva, att de delar af det för fjärde arméfördelningen afsedda öfningsfältet vid Järfva, som, på sätt ofvan omförmäles, erfordras för framdragande af dubbelspåret mellan Tomteboda och Järfva samt för driftbangård och framtida verkstadsanläggningar i närheten af Hagalund, må öfverlåtas på statens järnvägar mot en ersättning af 450,000 kronor; samt

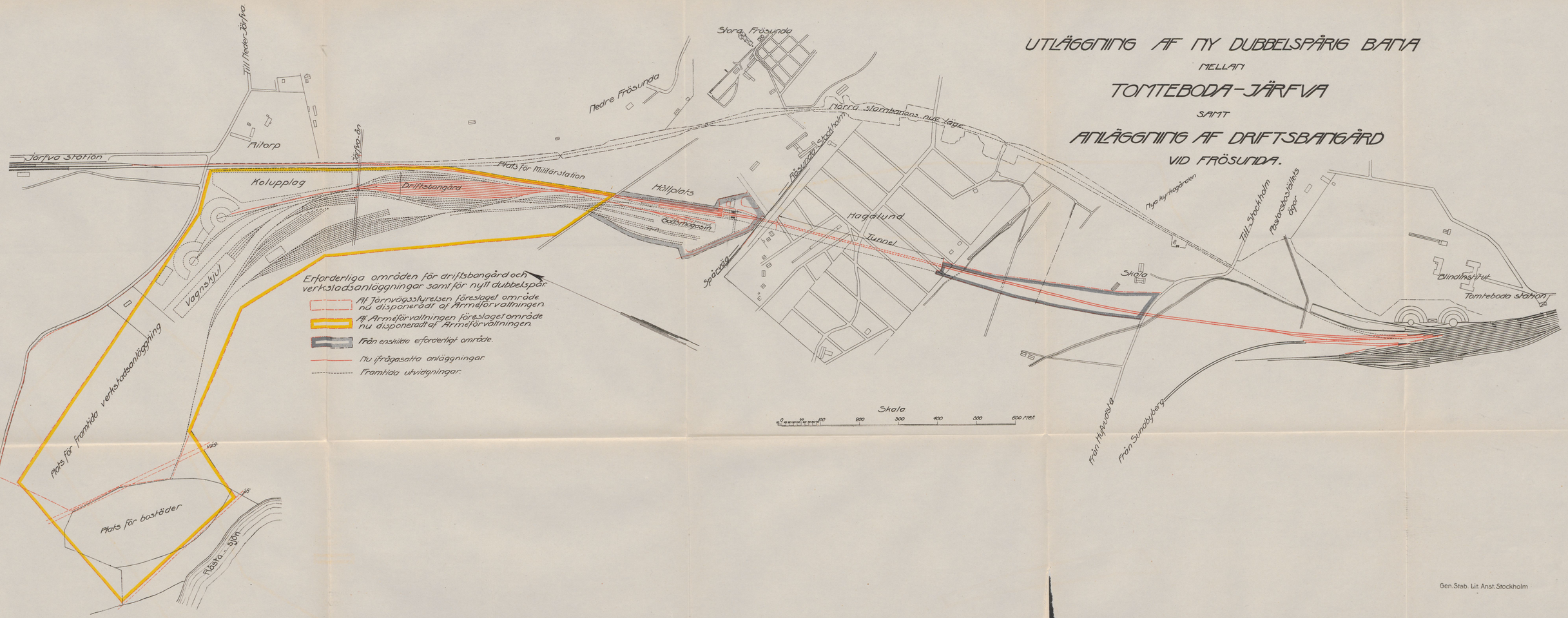
att medgifva, att nyssnämnda belopp, 450,000 kronor, må användas till förvärfvande af mark, som af Eders Kungl. Maj:t anses böra ingå i omförmälda öfningsfält, samt till ersättningar åt boställshafvare, arrendatorer och andra personer för mistad besittningsrätt till jord, som för detta ändamål afstås, m. m.

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

Ur protokollet:

Carl G. Edman.

UTLÄGGNING AF NY DUBBELSPÅRIG BANA
MELLAN
TOMTEBODA-JÄRFVA
SAMT
ANLÄGGNING AF DRIFTSBANGÅRD
VID FRÖSUNDA.



Gen.Stab. Lit. Anst. Stockholm