

Nr 109.

Av herr Åkerlund m. fl., om visst uttalande i Riksdagen vid beviljandet av det i statsverkspropositionen föreslagna anslaget för anordnande av lokomotivstallar m. m. vid Frösunda.

Enligt innevarande års statsverksproposition föreslås anläggandet av lokomotivstallar, förrådshus m. m. i samband med den av 1909 års riksdag beslutade driftbangården norr om Hagalund, vid Frösunda. Anläggningarna skulle i det hela komma att kosta 475,000 kronor och härav begäres 250,000 kronor för år 1914.

Redan vid 1909 års riksdag gjordes från ortsbefolkningens sida inom Stockholms norra förstadsområde gällande, att de med driftbangården sammanhängande spåranläggningarna skulle komma att lägga betänkliga hinder i vägen gentemot det ur sanitär synpunkt synnerligen betydelsefulla kanalföretaget Bällstaviken—Brunnsviken. Meningarna angående detta företag hade emellertid då ännu icke hunnit att brytas tillräckligt mot varandra, varför Riksdagen, utan att uppehålla sig vid närmare detaljer, lät sig nöja med avgivna förklaringar och framställd uppfattning, att det väsentliga huvudsyftet i fråga om kanalföretaget skulle kunna ernås även om den ifrågakommande driftbangården beslutades.

I stort sett har det sedermera också visat sig, att beslutet om driftbangårdens förläggande på nämnda plats icke skulle behöfva utgöra något avgörande hinder gentemot kanalföretaget. Det är nämligen endast jämförelsevis obetydliga jämkningar i fråga om den av järnvägsstyrelsen förut uppgjorda detaljplanen, som behövt ifrågasättas, och hava förslag om sådana jämkningar framställts, dels av Sundbybergs kanalkommitterade, dels av Stockholms stads byggnadschef med instämmande av Stockholms stads hamnstyrelse.

Enligt föreliggande redogörelser för ärendets behandling inom kungl.

järnvägsstyrelsen framgår emellertid, att järnvägsstyrelsen icke ansett sig kunna sträcka sitt tillmötesgående i avseende på driftbangårdens detaljanordning längre än till en synnerligen snäv tolkning av 1909 års riksdagsbeslut. Redan häruti skulle en anledning nu kunna förefinnas att från Riksdagens sida förklara, att beslutet av 1909 ingalunda bör anses innebära ett avvisande av varje rimligt krav på tillmötesgående gentemot kanalföretaget.

Men härtill kommer, att vikten och betydelsen av det ifrågavarande kanalföretaget så småningom kommit alltmera till synes utöver vad som år 1909 förelåg. Härvid må erinras om Andra kammarens beslut vid 1912 års riksdag om underdånig skrivelse till Konungen angående utredning om kanalföretagets inverkan på Mälarens regleringsfråga, en utredning vars aktuella betydelse genom det höga vattenståndet i Mälaren under innevarande vinter ytterligare trätt i dagen och om vars företagande ny motion ingivits till innevarande års riksdag. I övrigt hänvisas till den motivering, som framlagts i en av Sundbybergs kanalkommitterade utgiven broschyr i kanalfrågan, i vilken bland annat behovet av en broöppning genom bangården och en fri höjd för de fasta järnvägsbroarna av cirka 5 meter närmare påvisats.

Med anledning härav få undertecknade vördsamt föreslå,

att Riksdagen vid beviljandet av det för lokomotivstationsanläggningen vid Frösunda begärda anslaget måtte till beslutet föga det uttalandet, att lokomotivstallarna med tillhörande anläggningar måtte placeras i sådant höjd- eller planläge, att väsentligt hinder för kanalföretagets genomförande — med en fri höjd av förslagsvis 5 meter under de fasta järnvägsbroarna — icke måtte på grund av dessa anläggningar uppstå.

Stockholm den 25 januari 1913.

G. W. Källman.

E. Åkerlund.

Karl Martin.
