Nr 109.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående viss utfästelse till Stockholms stad rörande västra stambanans framdragande över den föreslagna s. k. Hammarbyleden; given Stockholms slott den 26 mars 1915.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen medgiva,

att staten må — under förutsättning att Stockholms stad förbinder sig att uppfylla de av järnvägsstyrelsen i sådant hänseende föreslagna, i statsrådsprotokollet omförmälda villkor, med de smärre jämkningar däri, som Kungl. Maj:t kan finna lämpliga — utfästa sig att till tiden för den s. k. Hammarbyledens öppnande för allmän trafik, dock tidigast den 1 januari 1922, hava ombyggt västra stambanans ingångslinje till Stockholm på sådant sätt, att sjöfarten genom farleden samt järnvägstrafiken däröver bliva i erforderlig mån oberoende av varandra, *antingen* genom att förlägga järnvägen å bro över Årstaviken med omkring 26 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann *eller ock* genom att förändra den nuvarande järnvägslinjens korsning med farleden vid Liljeholmen sålunda, att järnvägen framdrages å bro med omkring 4,8 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 26 mars 1915.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

Framställning av Stockholms stadsfullmäktige.

Den 25 maj 1914 hava Stockholms stadsfullmäktige beslutat att, under förutsättning av erforderligt tillstånd från det allmännas sida, en farled för fartyg med 5,5 meters djupgående skall anläggas från Saltsjön vid Danviken genom Hammarbysjön, Årstaviken och Liljeholmsviken till Mälaren med sluss vid Skanstull i huvudsaklig överensstämmelse med ett av stadens byggnadskontor utarbetat förslag av den 5 september 1913. Kostnaden för anläggningen har enligt detta förslag beräknats till 5,880,000 kronor.

Med anledning av det sålunda fattade beslutet hava stadsfullmäktige hos Kungl. Maj:t anhållit om koncession å den omförmälda farleden och därtill hörande sluss samt begärt tillstånd att, för den händelse frivillig överenskommelse ej kan träffas med vederbörande mark- och vattenrättsägare, i enlighet med gällande författningar om jords eller

lägenhets avstående för allmänt behov förvärva vad för företagets utförande är nödigt, inbegripet rätt till avlopp under byggnadstiden genom näset vid Saltsjö—Duvnäs järnvägsstation.

Stadsfullmäktige hava tillika tillkännagivit, att, därest Kungl. Maj:t för något statens ändamål, för försvaret eller eljest, skulle önska ändring i eller tillägg till de arbeten, som i sammanhang med Hammarbyledens utförande kunna komma att av stadsfullmäktige beslutas, staden är villig upptaga underhandlingar i sådant hänseende, under förutsättning att ändringen eller tillägget ej vållar staden olägenhet och att staten är villig att betala därav betingad ökad kostnad.

Enligt det av stadsfullmäktige antagna förslaget förutsättes, att västra stambanan samtidigt med farledens utförande omlägges och inledes på ny högbro över Årstaviken vid Årstaholmar, samt att den nuvarande järnvägslinjen över Liljeholmsviken slopas. Den nya järnvägsbron vid Årstaholmar bör enligt förslaget erhålla en fri genomfartshöjd av 26 meter. En eventuell ökning av denna höjd anses vara utesluten, emedan den skulle medföra stora svårigheter vid anordnandet av Stockholms södra station. Däremot föreslås, att bron förses med ett rörligt spann, så att Hammarbyleden i detta avseende skall bliva jämnställd med Södertälje kanal efter föreslagen ombyggnad, varvid en ny rörlig bro skall erhålla en fri höjd av 26 meter. Förut har ifrågasatts att anordna det rörliga spannet norr om Årstaholmar, men sedan det visat sig, att detsamma utan svårigheter eller ökade kostnader även kan anordnas söder om holmarna, har detta ansetts böra föredragas, enär farvattnet här är betydligt bredare och den fria höjden under bron större än norr om holmarna samt härigenom uppmuddrandet av en farled norr om holmarna bliver obehövligt.

I anslutning till vad förslaget i denna del sålunda innehåller hava stadsfullmäktige slutligen anhållit, att staten senast till ingången av år 1922 måtte hava anordnat ingångslinjen för västra stambanan till Stockholm på sådant sätt, att den blivande sjötrafiken genom Årstaviken och järnvägstrafiken bliva såvitt möjligt oberoende av varandra.

Utlåtande av järnvägsstyrelsen.

Över stadsfullmäktiges berörda framställning hava, bland andra myndigheter, järnvägsstyrelsen avgivit underdånigt utlåtande, dagtecknat den 5 oktober 1914. Styrelsen har däruti anfört följande:

Ordnandet av Stockholms farledsfråga genom anläggandet, på sätt den underdåniga framställningen avser, av den s. k. Hammarbyleden står i nära samband med lösningen av Stockholms bangårdsfråga och den därmed i viss mån

sammanhängande förortsbanfrågan. För förevarande ärendes bedömande torde det därför vara erforderligt, att även Stockholms bangårds- och förortsbanfrågor samt deras samband med farledsfrågan beröras.

Västra stambanans ingångslinje till huvudstaden korsar inom dennas område å broar tre farleder, nämligen Liljeholmsviken, som utgör inlopp till Årstaviken, samt Söderström och Norrström. De över dessa farleder för sagda bana anlagda broarna hava följande fria höjder över Mälarens medelvattenyta, nämligen vid Liljeholmsviken 1,75 meter, vid Söderström 2,25 meter och vid Norrström 2,75 meter. Då emellertid samtliga broar äro försedda med svängspann, förhindras icke genomsläppandet även av fartyg med högsta resning. Trafiken genom Liljeholmsviken och Norrström är av ringa betydenhet. Däremot är, som bekant, sjöfarten genom Söderström synnerligen livlig och stegras alltjämt. Om tiden för öppethållande av svängbron över Söderström utfärdades av Kungl. Maj:t den 12 augusti 1864 föreskrift i enlighet med ett av de villkor, som av Stockholms stadsfullmäktige uppställts för viss markupplåtelse för sammanbindningsbanans anläggande, och skulle bron enligt denna föreskrift, så länge seglationen påginge, stå öppen minst halva tiden, räknad från solens uppgång till dess nedgång och från solens nedgång till dess uppgång varje dygn. Denna föreskrift ändrades av Kungl. Maj:t efter stadsfullmäktiges tillstyrkan genom nådigt brev den 28 mars 1896, varigenom föreskrevs, att bron skulle under den tid, sjöfarten pågår, varje dygn hållas öppen för sjöfarten så ofta och så länge järnvägstrafiken det medgiver, dock sammanlagt minst halva dygnet, därav minst 4 timmar under dagen, räknad från klockan 6 förmiddagen till klockan 8 eftermiddagen.

För järnvägstrafikens del är nämnda föreskrift på minuten utnyttjad, och det kan vid rubbningar i tidtabellen ej undvikas, att tiden för brons öppenhållande minskas under den föreskrivna. Olägenheten för sjötrafiken härav skulle i och för sig måhända icke behöft tillmätas så stor betydelse, om icke vid inträdande trafikrubbningar en eller flera, t. o. m. på varandra följande, i tidtabellen upptagna broöppningar måst helt och hållet inställas, vilket inträffar trots allvarlig strävan från järnvägsmyndigheternas sida att på bästa möjliga sätt tillgodose sjötrafikens fullt berättigade önskemål, att tiden mellan broöppningarna göres möjligast ringa. De svårigheter, som hänsynen till sjöfarten bereder såväl vid tidtabellens uppgörande som vid dess tillämpande, torde ock vara allmänt insedda. Likvisst må till belysande av dessa svårigheter påpekas, att vid bestämmandet av tågens avgångs- och ankomsttider vid centralstationen måste, förutom till sjöfarten, tagas hänsyn, bland annat, jämväl till den trafikerande allmänhetens önskemål, till disponibel personal och rullande materiel, till möjligheterna att å stationerna intaga tåg samt till förbindelserna icke blott med en stor del av det egna landets, utan ock med utlandets järnvägar. Det vore därför tydligtvis av stor betydelse för statens järnvägar, att det nu förefintliga beroendet av sjöfarten bleve med det snaraste minskat och att större frihet erhölles vid tidtabellens upprättande med avseende på såväl tågtiderna som tågantalet. Icke nog med att därigenom den trafikerande allmänheten skulle tillskyndas fördel — vilket i sin ordning bör gynnsamt påverka det ekonomiska utbytet av järnvägstrafiken — därmed skulle även vinnas möjlighet för statens järnvägar att ekonomiskt förmånligare utnyttja särskilt den för lokaltrafiken använda rullande materielen och den med samma trafik sysselsatta tågpersonalens tid.

Den sedan långliga tider tillbaka beaktade önskvärdheten att, med undanröjande eller åtminstone minskande av det hinder, som sålunda järnvägstrafiken och sjöfarten ömsesidigt bereda varandra, vinna behövligt oberoende för de båda trafikslagen, har berett kanske den förnämsta svårigheten för lösningen av Stockholms bangårdsfråga, vartill under de senaste decennierna åtskilliga förslag framställts. Dessa bangårdsförslag kunna ock efter de olika sätt, varpå oberoendet mellan sjöfart och järnvägstrafik skulle vinnas, lämpligen uppdelas i två grupper. Den ena gruppen förutsätter anordnandet av Hammarbyleden samt förläggning av västra stambanan å större — s. k. segelfri — höjd däröver, men å mindre höjd över Riddarfjärden, samt vidare, liksom hittills, denna banas inledande söderifrån till den å Norrmalm belägna huvudpersonstationen, vilken alltså behålles som genomgångsstation. Enligt de till den andra gruppen hörande förslagen återigen skulle västra stambanan korsa den nuvarande farleden Saltsjön—Mälaren så västligt, att segelfri höjd kunde ernås vid korsningen, varför Hammarbyledens anläggande alltså icke vore erforderligt, för att oberoende skulle vinnas mellan järnvägstrafiken och sjöfarten mellan Mälaren och Saltsjön. Det västligare läget för västra stambanans ingångslinje skulle däremot nödvändiggöra, att huvudpersonstationen bleve anordnad som säckstation, om nämligen stationen skall kunna kvarligga å nuvarande plats eller överhuvud taget erhålla ett någorlunda centralt läge.

1910 års bangårdsförslag utarbetades efter de principer, som kännetecknade den förra gruppen, och till denna grupp hörde ock det av dåvarande ledamoten av stadsfullmäktige, grosshandlaren Josef Carlsson framlagda, s. k. direkta högbanförslaget. Det sistnämnda förslaget har av järnvägsstyrelsen blivit utförligt belyst i ett med underdånig skrivelse den 28 juli 1914, på grund av därom av riksdagens statsutskott gjord framställning, till Kungl. Maj:t avgivet utlåtande över en inom 1:sta kammaren vid 1914 års senare riksdag väckt motion, nr 41, med anledning av Kungl. Maj:ts proposition om vissa bangårdsombyggnader i Stockholm. I sagda utlåtande har järnvägsstyrelsen givit skäl för sin uppfattning, att högbanförslaget icke kan förordas och att det icke bör bliva föremål för vidare prövning. Statsutskottet har också i sitt av riksdagen godkända utlåtande över nyssnämnda motion angående detta förslag uttalat, att ett genomförande av detsamma enligt utskottets förmenande torde få anses uteslutet samt att det icke torde vara vidare att räkna med. Styrelsen torde på grund härav kunna underlåta att vidare befatta sig med förslaget i fråga.

På sätt i nyssnämnda, efter statsutskottets framställning avgivna utlåtande utförligt angivits, har järnvägsstyrelsen numera företagit vissa ändringar i 1910 års förslag och har under utarbetning ett nytt, modifierat förslag, benämnt 1914 års bangårdsförslag. Det är således 1914 års förslag, som vid en jämförelse mellan de båda nämnda grupperna av bangårdsförslag bör jämföras med förslag tillhörande den andra gruppen, vilken icke erfordrar Hammarbyledens utförande.

Till sistberörda grupp höra det s. k. Essingeförslaget med västra stambanan indragen till centralstationen över öarna Stora och Lilla Essingen samt Kungsholmen, vidare det av 1901 års bangårdskommitté framställda Skanstullförslaget med samma bana inledd över Skanstull, Södermalm, Långholmen, Kungsholmen och Karlberg samt slutligen ett av byråchefen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, överstelöjtnanten B. Stafsing framlagt förslag med västra stambanan inledd till centralstationen över Liljeholmen, Västra Södermalm, Långholmen, Kungsholmen och Karlberg. I detta sammanhang torde ävenledes böra omnämnas ett annat av

överstelöjtnanten Stafsing uppgjort förslag att inleda viss del av den till huvudstaden söderifrån kommande statsbantrafiken å en linje utgående från en längre söderut belägen punkt å västra stambanan samt sträckande sig över Ekerön, Lovön, Brommalandet och Karlberg till centralstationen. Oavsett järnvägsstyrelsens mening, att ett genomförande av detta sistnämnda förslag, åtminstone inom överskådlig framtid, är att anse som uteslutet, saknar detsamma betydelse för nu föreliggande frågas bedömande, då nämligen i allt fall åtgärder måste vidtagas för att den betydande trafiken å linjen närmast söder om Stockholm skall bliva oberoende av sjöfarten mellan Mälaren och Saltsjön.

Essingeförslaget, som på sin tid övergavs för Skanstullförslaget, kan lämnas ur räkningen, då dess genomförande numera icke torde kunna ifrågasättas.

Av de förutnämnda bangårdsförslag, enligt vilka centralstationen anordnas som säckstation, kvarstå sålunda Skanstullförslaget och Stafsings förslag med västra stambanan inledd över Liljeholmen och Kungsholmen till jämförelse med styrelsens förslag med centralstationen anordnad som genomgångsstation med övergripande trafik.

Vad då först beträffar spörsmålet, huru centralstationen lämpligen bör anordnas, anser styrelsen en genomgångsstation obetingat vara att föredraga, icke blott därför att en sådan station i allmänhet är fördelaktigare med hänsyn till anläggnings- och driftkostnader samt till möjligheten att under alla omständigheter ombesörja trafiken, utan även enär det knappa, till buds stående utrymmet och andra lokala förhållanden göra centralstationens anordnande som säckstation särdeles olämpligt. Å den för persontrafiken disponibla mark, som redan användes för järnvägsändamål med tilläggande av den mark, som rimligen kan tänkas bliva förvärvad vid och i närheten av centralstationen, kan plats nämligen icke beredas för så stort antal spår och plattformar, som erfordras för ombesörjande av den trafik, varmed styrelsen numera måste räkna vid uppgörande av ett bangårdsförslag, avsett att motsvara behovet icke blott under närmaste år, utan för lång tid framåt, därest centralstationen skulle anordnas som säckstation. I så fall bleve därjämte godsbangården vid norra stationen så avsevärt inkräktad, att viss del av godstrafiken — frilastningen — troligen finge helt och hållet bortflyttas. Enbart den förstnämnda av dessa omständigheter torde utgöra tillräcklig anledning för, att all tanke på att lösa bangårdsfrågan efter något av de förslag, som göra centralstationen till säckstation, bör övergivas. Därtill kommer emellertid, att både byggnads- och markanskaffningskostnader ställa sig vida högre för dessa förslag än för styrelsens förslag. Vidare medgiver det senare förslaget successiv utbyggnad genom ombyggnadens uppdelning i sträckor, vilka var för sig och oberoende av övriga kunna färdigställas samt tagas i bruk för trafiken, medan däremot sådan successiv utbyggnad är så gott som utesluten för de förslag, som avse större omläggning av västra stambanan och dess inledande norrifrån till centralstationen. Dessa förslag bliva därigenom betungade med ansenliga kostnader för ränteförluster under byggnadstiden, varjämte deras genomförande skulle kräva beslut på en gång om betydande anslagsbelopp. Centralstationens anordnande som säckstation skulle också medföra höga driftkostnader, särskilt på grund av det för driften av en säckstation stora avståndet mellan persontbangården och den vid Frösunda belägna driftsbangården. Förslaget att inleda västra stambanan över Liljeholmen och Kungsholmen skulle därjämte medföra höga driftkostnader för trafikeringen av den enligt detta förslag anordnade grenbanan mellan en station å västra Södermalm och Stockholms södra station.

Mot 1910 års förslag och dess alternativ IV, på vilket 1914 års förslag bygges, hava emellertid framställts vissa anmärkningar, bland annat, att anläggandet av ny bro invid den nuvarande sammanbindningsbanans bro över Söderström skulle vara ägnat att ingiva betänkligheter ur byggnadsteknisk synpunkt, att linjens stigning från centralstationen söderut skulle innebära svårigheter för trafiken, att slopandet av Liljeholmens station skulle innebära allvarsam olägenhet, att förslaget icke skulle göra järnvägstrafiken och sjöfarten i tillräcklig grad oberoende av varandra samt slutligen att förslaget i estetiskt hänseende skulle vara mindre tilltalande än de förslag, som förlägga västra stambanans ingångslinje längre mot väster.

I fråga om de nyssberörda betänkligheter, som uttalats mot 1914 års förslag ur byggnadstekniska och trafiktekniska synpunkter, tillåter styrelsen sig hänvisa till sitt ovannämnda, på statsutskottets framställning avgivna yttrande, därav torde framgå, att betänkligheter i dessa avseenden mot 1914 års förslag icke äro berättigade.

Mot slopandet av personstationen vid Liljeholmen anser styrelsen befogade invändningar icke kunna göras, då personstationer vid den genomgående huvudlinjen anordnas vid Årsta och södra stationen och då Södermalms spårvägsnät kan förväntas inom kort bliva utdraget å en under byggnad varande bro över Liljeholmsviken samt därigenom sammanknutet med det på Liljeholmssidan befintliga spårvägsnätet. Genom anordnandet av personstation vid den genomgående linjen i centrum av Södermalm tillgodoses ett mycket större trafikintresse än det, som förefinnes vid Liljeholmen och vilket på det hela taget synes bliva väl så bra tillgodosett genom de båda andra stationerna och spårvägen. Ej heller kan så stor betydelse tillmätas intresset att å Kungsholmen erhålla en personstation, då denna stadsdel redan har mycket goda kommunikationer med centralstationen.

Att med styrelsens förslag skulle vinnas tillräckligt oberoende mellan järnvägs- och sjötrafiken har ådagalagts genom verkställda, på tillgänglig statistik vilande tidtabellsundersökningar, varvid en förutsättning dock varit, att viss del av sjöfarten avledes genom Hammarbyleden enligt det därför uppgjorda förslaget. Då därjämte, såsom nedan närmare skall visas, åt den tilltänkta, förr eller senare nödvändiga nord—sydliga förortsbanan, vilken skulle utgöra vida större hinder för sjöfarten än någonsin västra stambanan, icke torde kunna givas annat läge än det i 1910 års förslag angivna, nämligen intill den bro över Söderström, som samma förslag upptager för västra stambanan, torde anledning icke finnas att med hänsyn till sjöfarten giva sistnämnda bana annan sträckning.

På grund av sistberörda förhållande, eller att för förortsbanan ändå får anläggas bro över Söderström intill den för västra stambanan föreslagna bron, samt på grund därav, att förhöjning av Jakobsgatan likafullt får göras för förortsbanans underföring, bortfaller ock all anledning att av estetisk hänsyn förlägga västra stambanans korsning med farleden Mälaren—Saltsjön längre västerut. För övrigt tillåter styrelsen sig beträffande den estetiska sidan av 1914 års förslag hänvisa till sitt oftanämnda, på statsutskottets begäran avgivna yttrande angående bangårdsombyggnader i Stockholm.

I samma yttrande har styrelsen angivit sin ställning till förortsbanfrågan, vars lämpliga lösning, särskilt vad angår den tilltänkta nord—sydliga stamlinjen, ligger i statens järnvägars intresse, trots det att styrelsen ej längre har för avsikt att använda denna linje för framförande av statens järnvägars tåg.

Det läge, som nord—sydlinjen skulle erhålla enligt 1910 års bangårdsförslag och Stockholms stads kommunikationskommittés i denna del samstämmande förslag, skulle ställa trafiken å denna linje i enahanda beroende av sjöfarten som det, vari järnvägstrafiken kommer till sjöfarten enligt styrelsens bangårdsförslag. Hammarbyledens tillkomst är sålunda en förutsättning för förortsbanförslaget likaväl som för styrelsens bangårdsförslag.

Emellertid hava förslag framställts till sådan lösning av förortsbanfrågan, att densamma icke skulle ställas i beroende av Hammarbyleden. Enligt ett dylikt förslag skulle förortsbanan framföras i tunnel under Söderström, enligt ett annat, av överstelöjtnanten Stafsing framställt förslag skulle förortsbanan använda större delen av nuvarande sammanbindningsbanan mellan Norrmalm och Södermalm, men för att förortsbantrafiken skulle bliva oberoende av sjöfarten, skulle förbi en i förslaget upptagen ny sluss vid Karl Johanstorg anordnas *två* förortsbanlinjer, en å vardera sidan om slussen och vardera linjen försedd med rörligt brospann. Av de båda grenlinjerna skulle alltid en hållas tillgänglig för förortsbantrafiken. Styrelsen finner intetdera av dessa förslag tillfredsställande. Genom att framdraga förortsbanan i två grenlinjer förbi slussen skulle förortsbantrafiken och sjöfarten komma i ett beroende av varandra, som bleve till synnerlig olägenhet för båda trafikslagen, och därav skulle förhindras framsläppandet av förortsbantåg i tät tidsföljd, som å den nord—sydliga stamlinjen bleve nödvändigt för att denna linje skulle motsvara det framtida trafikbehovet. Vidare skulle enligt detta förslag Stadsgårdens nyanlagda ranger- och uppställningsbangård slopas och ersättas med en alldeles otillräcklig spårgrupp huvudsakligen belägen under uppfartsvägarna till Södermalm. Tillfarts- och utdragsspåren för denna spårgrupp samt förbindelsespåren mellan Stadsgården och Söder Mälarstrand finge i plan korsas av förortsbanans båda grenlinjer, vilket icke kan tillåtas varken med hänsyn till trafiksäkerheten eller med hänsyn till hamnrörelsens behov av möjlighet till ostörd drift. Enligt ett annat alternativ skulle visserligen plankorsningarna undvikas genom hamnspårens underföring under förortsspåren, men nyssnämnda spårgrupp och förbindelsespår finge i sådant fall förläggas å sådant djup under den närbelägna Mälarens vattenyta och under de kajspår, för vilkas trafik spårgruppen vore avsedd, att detta förslag icke kan anses praktiskt utförbart. En praktisk anordning bliver icke heller enligt styrelsens förmenande förortsbanans förläggande i tunnel under Söderström. De stora djup, varpå tunnelbanan måste förläggas å långa sträckor å ömse sidor om farleden, göra nämligen dess trafikerande med stora hisshöjder dyrbart och för passagerarna obekvämt. Varje hållplats förutsätter dyrbara och tidsödande anordningar. Att framföra förortsbanan i tunnel under Söderström skulle också medföra synnerligen svårberäkneliga men utan tvivel alltid så ansenliga anläggningskostnader, att ett mycket större trafikbehov, än som kan tänkas uppstå inom överskådlig framtid, skulle erfordras för att göra en dylik tunnelanläggning till ett ekonomiskt bärkraftigt företag. Förortsbanans tillkomst finge sålunda anses uppskjuten till en avlägsnare framtid, än annars vore behövligt, om densamma skulle baseras därpå, att beroendet av sjöfarten mellan Mälaren och Saltsjön skulle undgås genom byggandet av en tunnel under Söderström.

Det torde sålunda vara uppenbart, att såväl de bangårdsförslag som de förortsbanförslag, vilka icke förutsätta Hammarbyledens tillkomst, äro förenade med så allvarsamma olägenheter och så underlägsna de förslag, som äro beroende av denna nya farled, att styrelsen icke kan ifrågasätta, att de förra för-

slagen skola komma till utförande. Hammarbyledens tillkomst är sålunda enligt styrelsens förmenande en nödvändighet för en lycklig lösning både av huvudstadens bangårds- och av dess förortsbanfråga och, på grund av dessa frågors utomordentliga vikt, av synnerligt intresse för statens järnvägar.

Sambandet mellan Stockholms bangårds- och farledsfrågor består då icke blott däri, att bangårdsfrågan för sin lämpliga lösning kräver Hammarbyledens tillkomst, utan även att för denna farleds anläggande måste förutsättas, att västra stambanans linje över densamma ombygges på sådant sätt, att ett av de viktigaste kraven även för farleden vinnes, nämligen oberoende mellan järnvägs- och sjötrafiken.

Med hänsyn härtill anser järnvägsstyrelsen icke blott, att stadens framställning om koncession, i den mån sådan kan vara erforderlig, samt om tillstånd till expropriation för Hammarbyleden bör beviljas, utan även att, när staden går i författning om att anlägga farleden, statens järnvägar böra tänkas göra vad på statens järnvägar kan ankomma till vinnande av oberoendet mellan järnvägs- och sjötrafik genom viss, kanalbyggnaden berörande ombyggnad av västra stambanan.

Stadsfullmäktiges framställning i detta hänseende torde innebära omläggning av västra stambanans sträckning mellan Västberga och Stockholms södra station enligt 1910 års förslag med korsning av Hammarbyleden å bro med 26 meters fri höjd över vattenytan, dock med rörligt brospann. Rörligt brospann tänktes icke anordnat enligt 1910 års förslag men får numera anses erforderligt, varför sådant upptagits i 1914 års förslag. Järnvägsstyrelsen anser också, att en omläggning av västra stambanan av nu berörd större omfattning framdeles ovillkorligen är erforderlig samt att staten redan från början bör giva Stockholms stad full visshet, att sådan omläggning vid behov skall komma till stånd, för att staden med full trygghet skall kunna gå i författning om att anlägga Hammarbyleden. Det låter dock tänka sig, att en provisorisk, mindre omfattande omläggning av västra stambanan med bibehållande av den nuvarande sträckningen över Liljeholmen vore tillfyllest att börja med. Innan styrelsen vill ställa möjligheten därtill i utsikt, måste likvisst underhandlingar upptagas med staden samt genom ingående undersökningar utrönas, om icke utförandet på en gång av den ändock erforderliga större anläggningen i längden ställer sig ekonomiskt fördelaktigare, till vilka underhandlingar och undersökningar tid nu icke funnits.

Villfarande av stadsfullmäktiges framställning, att staten till den 1 januari 1922, då Hammarbyleden beräknats kunna öppnas för allmän trafik, skall hava omlagt västra stambanan över den nya farleden, skulle strida mot järnvägsstyrelsens ursprungliga tanke, att uppgörelse med staden borde vara träffad om villkoren för hela bangårdsfrågans lösning, innan definitivt beslut skulle fattas om förändring av västra stambanans ingångslinje till Stockholm. Särskilt gäller detta därför, att den för uppgörelsen så utomordentligt viktiga värdesättningen av markupplåtelser och markutbyten givetvis bör hänföra sig — vad beträffar områden, som tagas i anspråk för anläggningarna och som framdeles ej kunna annorlunda disponeras — till de tomtpriser, som nu kunna anses vara rådande, och icke till dem, som kunna uppträda, efter det att kommunikationsledernas omläggning eller förbättring kunnat förändra desamma. Träffandet av uppgörelsen med staden om hela bangårdsfrågans lösning torde dock komma att kräva relativt lång tid även sedan 1914 års bangårdsförslag blivit fullt utarbetat, och inväntandet av denna uppgörelse skulle därför avsevärt fördröja Hammarbyledens

byggande. På grund av den ovan påvisade vikten för statens järnvägar av, att Hammarbyleden kommer till stånd, samt på grund av företagets stora betydelse i övrigt och då vidare ett definitivt beslut om Hammarbyledens anläggande skulle giva en kraftig hjälp till lösning av den viktiga bangårdsfrågan, finner styrelsen sig böra frångå sin tidigare tanke att avvakta en uppgörelse om hela bangårdsfrågan, innan västra stambanans ingångslinje ombygges, särskilt som ett snart igångsättande av ett så stort byggnadsarbete som den nya farleden under nuvarande förhållanden vore högeligen önskvärt, då därigenom skulle beredas arbete åt ett stort antal personer. För att staten skall kunna tillmötesgå stadens begäran att omlägga västra stambanan, böra emellertid sådana villkor uppställas, att trygghet vinnes dels för att anläggningen bliver till därmed för statens järnvägar åsyftat gagn och dels för att den blivande uppgörelsen med staden om bangårdsfrågan icke föregripes, så att statens ställning icke bliver mindre fördelaktig därigenom, att staten nu går stadens önskningar till mötes.

Den viktigaste av de omedelbara fördelar, som med västra stambanans ombyggnad i samband med Hammarbyledens tillkomst åsyftas, är större oberoende av sjöfarten. Denna fördel kommer dock icke statens järnvägar tillgodo, med mindre staden medgiver, att tiden för öppethållande av bron över Söderström avsevärt minskas. Järnvägsstyrelsen är icke beredd att nu precisera sina önskemål därutinnan ens för tiden närmast efter den grundliga omgestaltning av de befintliga förhållandena, som genom de ifrågasatta farleds- och järnvägsanläggningarna skulle inträda. Då därjämte bestämmelser icke böra fastställas att gälla för mera än en viss tidsrymd i sänder för att sedan från tid till tid revideras i mån av behov, bör enligt styrelsens mening såsom villkor för västra stambanans omläggning uppställas, att staden medgiver att bestämmandet av tiderna för öppethållande av bron vid Söderström överlämnas åt Kungl. Maj:t.

Den fria höjd av 26 meter, som enligt 1914 års förslag skulle givas västra stambanan över Hammarbyleden, är så ansenlig, att broöppning i sådant fall mycket sällan torde ifrågakomma, och bör tiden för öppnandet av denna bro därför helt och hållet rätta sig efter järnvägstrafiken. Då det emellertid, enligt vad förut sagts, kan ifrågasättas att omlägga västra stambanan mera provisoriskt, å lägre höjd till att börja med, anser järnvägsstyrelsen nu böra förbehållas åt Kungl. Maj:t att bestämma brotiderna jämväl för västra stambanans blivande broar över Hammarbyleden. Enahanda villkor bör enligt järnvägsstyrelsens förmenande gälla den bro, som kan bliva uppförd för den blivande förortsbanan.

En fördel, förutom den förenämnda av minskat beroende av sjöfarten, som skulle vinnas genom västra stambanans omläggning å sträckan Västberga—Stockholms södra station enligt 1914 års förslag, låge däri, att trafiken å grenlinjen Liljeholmen—södra stationen kunde helt nedläggas. Stadens medgivande härför torde dock icke erfordras.

För att den blivande uppgörelsen i bangårdsfrågan icke skall föregripas genom statens åtagande att dessförinnan omlägga västra stambanan, torde den överenskommelse, som därom träffas mellan staten och staden, i övrigt böra erhålla endast preliminär karaktär och den egentliga uppgörelsen ställas på framtiden på liknande sätt, som skedde beträffande det förslag till ombyggnad av centralstationen, norra stationen och Tomteboda växlingsbangård samt mellanliggande bansträckor, vartill riksdagen på Kungl. Maj:ts hemställan år 1914 beviljat anslag. Enligt överenskommelsen om sagda ombyggnad, förband sig staden

att fullgöra de av staden för förslagets genomförande begärda prestanda, huvudsakligen endast mot det att staden tillförsäkrades, att dessa prestanda vid den blivande slutliga uppgörelsen i bangårdsfrågan komme att tillgodoräknas staden på samma sätt, som om de skulle ägt rum först sedan denna uppgörelse blivit träffad.

Skall en på samma princip fotad överenskommelse nu träffas, måste dock ihågkommas, att västra stambanans omläggning å sträckan Västberga—södra stationen, vilken staten, om ock eventuellt först framdeles, ifrågasättes skola åtaga sig att utföra, utgör en så ansenlig prestation, att staten, för att icke genom ett sådant åtagande behöva befara komma i sämre ställning till staden vid den blivande slutliga uppgörelsen i bangårdsfrågan, i gengäld torde böra av staden fordra ansenliga prestationer att vid den slutliga uppgörelsen i bangårdsfrågan tillgodoräknas staden på samma sätt staten skulle tillgodoräknas sina prestationer.

Sålunda anser järnvägsstyrelsen, att staden först och främst bör på sådana villkor tillförbindas att tillhandahålla all den staden tillhöriga mark, som erfordras såväl för västra stambanans omläggning mellan Västberga och södra stationen som för omläggning av södra stationen och för den föreslagna personbangården vid Årsta. Skulle västra stambanan först provisoriskt omläggas, bör staden utan kostnad till statens järnvägar upplåta den för den provisoriska omläggningen behövliga, staden tillhöriga marken, dock endast med besittningsrätt och för så lång tid, som marken tages i anspråk för det angivna ändamålet.

Vidare bör staden åtaga sig att på enahanda villkor utföra alla de omläggningar och nyanläggningar av gator, vägar, planer, kajer samt ledningar av alla slag, som nödvändiggöras genom utförandet av de nya järnvägs- eller bangårdsanläggningarna. Slutligen bör ock staden förbinda sig att söka fastställelse icke blott å sådana ändringar i stadsplanen och hamnplaner, som erfordras för farledsanläggningen, utan ock å ändringar, betingade av västra stambanans omläggning och av genomförandet av i samband därmed fastställda bangårdsplaner.

Arealen av den staden tillhöriga mark, som skulle erfordras för västra stambanans omläggning å sträckan Västberga—södra stationen och i samband därmed stående bangårdsanläggningar, utgör cirka 200,000 kvadratmeter. Med ledning av de priser, som tillämpades för 1910 års bangårdsförslag, men om vilkas fortfarande giltighet styrelsen dock icke haft tillfälle att förvissa sig, har värdet av denna mark beräknats till cirka 6 millioner kronor. Om areal eller värde av de markområden, som skulle erfordras för en eventuell provisorisk ombyggnad av västra stambanan, kan styrelsen nu ej lämna uppgift, men torde det här endast kunna bliva fråga om smärre områden utan större värde.

Kostnaderna för de omläggningar eller nyanläggningar av gator och ledningar m. m., som skulle betingas av de ifrågasatta järnvägs- och bangårdsanläggningarnas utförande, kan styrelsen icke uppgiva.

Byggnadskostnaderna för västra stambanans omläggning å sträckan södra stationen—Västberga i enlighet med 1914 års förslag har styrelsen approximativt beräknat till cirka 7 millioner kronor, däri inräknat kostnaderna för en första omläggning för persontrafiken vid södra stationen och en personstation vid Årsta. Arealen av den enskilda mark, som skulle behöva anskaffas i och för nu ifrågavarande anläggningar, uppgår till cirka 34,000 kvadratmeter och har värdet därav, som inberäknats i ovannämnda approximativa kostnadssiffra 7 millioner kronor, likaledes uppskattats efter de priser, som användes för 1910 års förslag, och ut-

gör cirka 1 million kronor. Styrelsen har emellertid icke heller härvidlag varit i tillfälle att förvissa sig om, huruvida dessa priser fortfarande äro tillämpliga.

Arbetena med västra stambanans ombyggnad torde, även om ombyggnaden skall verkställas enligt 1914 års förslag och således icke till en början provisoriskt, utan svårighet kunna utföras å en tid av 4 år, varför desamma skulle behöva påbörjas tidigast år 1918 för att vara fullbordade till den tid, som stadsfullmäktige begärt eller till ingången av år 1922. Ombyggnaden av centralstationen, norra stationen, Tomteboda och mellanliggande sträckor, vartill riksdagen år 1914 beviljat anslag, skall enligt planen vara slutförd år 1917. Dessa arbeten skulle därför kunna omedelbart följas av arbetena för västra stambanans omläggning, vilket skulle överensstämma med styrelsens strävan efter kontinuitet i arbetena för bangårdsombyggnaden i Stockholm. Skulle till en början blott provisoriska anordningar vid Liljeholmen komma i fråga, kunna dessa naturligtvis utföras på kortare tid och alltså arbetena påbörjas senare.

Beträffande slutligen tolkningen och tillämpningen av den av järnvägsstyrelsen på nu angivna villkor ifrågasatta överenskommelsen, enligt vilken det för båda parterna, staten och staden, skulle gälla utförandet av omfattande och dyrbara anläggningar, vilka icke kunna på förhand med noggrannhet bestämmas till sin omfattning, bör enligt järnvägsstyrelsens mening åt Kungl. Maj:t överlämnas att träffa avgörande, i händelse olika mening angående statens och stadens skyldigheter skulle uppstå.

Järnvägsstyrelsen anser att med de villkor, som styrelsen härmed föreslår, betänkligheter icke behöva för statens del hysas mot, att staten åtager sig att ombygga västra stambanan, om därmed vinnes, att den ur förberörda synpunkter för statens järnvägar viktiga Hammarbyleden kommer till stånd.

Med stöd av vad sålunda anförts tillstyrker järnvägsstyrelsen, *ej mindre* att Kungl. Maj:t ville, med bifall till Stockholms stadsfullmäktiges underdåniga framställning, bevilja den sökta koncessionen å farled mellan Saltsjön och Mälaren genom Hammarbysjön och Årstaviken, i den mån så kan vara erforderligt, samt lämna det begärda tillståndet till expropriation, *än även* att staten åtager sig att till tiden för farledens öppnande för allmän trafik, dock tidigast den 1 januari 1922, hava ombyggt västra stambanans ingångslinje till Stockholm på sådant sätt, att den blivande sjötrafiken genom Årstaviken och järnvägstrafiken bliva i erforderlig mån oberoende av varandra, därvid linjen antingen genast skall förläggas å bro med 26 meters fri höjd över farleden samt med rörligt spann eller ock först förläggas å bro med mindre, dock för trafiken under första tiden tillräcklig höjd, men framdeles vid behov å bro enligt det förstnämnda alternativet, mot villkor att Stockholms stad *dels* medgiver, att bestämmandet av tiderna för öppenhållande både av bron vid Söderström och av ifrågasatta nya broar för västra stambanan och en blivande förortsbana över berörda farled överlämnas åt Kungl. Maj:t, *dels* åtager sig att med full äganderätt till statens järnvägar upplåta all den staden tillhöriga mark, som erfordras för västra stambanans omläggning i slutligt läge över den nya farleden och för de i samband därmed stående utvidgningar eller anläggningar av stationer, att upplåta den för den alternativt ifrågasatta provisoriska omläggningen erforderliga, staden tillhöriga marken att av statens järnvägar med nyttjanderätt innehavas, så länge den tages i anspråk för det angivna ändamålet, liksom också att utföra alla de omläggningar eller nyanläggningar av gator, vägar, planer, kajer samt ledningar av alla slag, som nödvändiggöras genom utförandet av de nya järnvägs- eller bangårdsanläggningarna,

dels medgiver, att de kostnader, staten kommer att nedlägga på grund av sitt åtagande att i enlighet med stadens hemställan omlägga västra stambanan till vinnande av oberoende mellan sjötrafiken och järnvägstrafiken, samt stadens tillhandahållande av markområden och stadens kostnader för ovan omförmälta gator, vägar och ledningar m. m. skola vid den blivande slutliga uppgörelsen i Stockholms bangårdsfråga tillgodoräknas respektive parter på samma sätt, som om arbetena utförts och markupplåtelserna ägt rum först sedan denna uppgörelse blivit träffad — därvid dock dessförinnan avstådd mark och utförda arbeten skola beräknas till det värde, som de hade vid tiden för markens avstående och arbetenas utförande — *dels* åtager sig att söka fastställelse å sådana ändringar av stadsplanen och hamnplaner, som betingas av västra stambanans omläggning och av genomförandet av de i samband därmed fastställda bangårdsplaner, *dels ock* slutligen överlämnar åt Kungl. Maj:t att träffa avgörande, i händelse olika mening angående statens och stadens skyldigheter skulle uppkomma.

Skrivelse från Stockholms stads hamnstyrelse.

Sedermera har Stockholms stads hamnstyrelse, med förmälan att styrelsen erhållit bemyndigande att i vad som rör ifrågavarande farleds utförande föra Stockholms stads talan, till Kungl. Maj:t ingivit en skrift i ärendet. Beträffande ovanberörda av järnvägsstyrelsen föreslagna villkor för statens åtagande att till tiden för farledens öppnande för trafik hava ombyggt västra stambanans ingångslinje till Stockholm på sådant sätt, att järnvägstrafiken och den blivande sjötrafiken genom Årstaviken bliva i erforderlig mån oberoende av varandra, har hamnstyrelsen i nämnda skrift hemställt, att, därest Kungl. Maj:t skulle förbehålla sig att bestämma tiderna för öppenhållande av de i utlåtandet angivna broar, dylikt bestämmande dock aldrig måtte givas utan stadens föregående hörande. Tillika har hamnstyrelsen ansett sig böra påpeka lämpligheten därav, att därest, på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, de prestationer i markupplåtelser och utförda arbeten m. m., som kunna komma att av staden fordras såsom villkor för västra stambanans omläggning, skola vid den blivande slutliga uppgörelsen i Stockholms bangårdsfråga beräknas efter markens och arbetenas värde vid tiden för markens avstående och arbetenas utförande, föreskrift varder meddelad, att sagda värde bör i varje fall genom överenskommelse eller skiljedom fastställas omedelbart, efter det marken avståtts eller arbetet utförts. Härigenom skulle förebyggas, att den blivande slutuppgörelsen komplicerades och försvårades genom tvister i förevarande avseende, och större trygghet skulle vinnas för uppskattningens riktighet.

Departementschefen.

Jag erinrar till en början, att Stockholms stadsfullmäktiges hos Kungl. Maj:t i ämnet gjorda framställning innefattar ansökan om koncession å anläggande av en farled från Saltsjön vid Danviken genom Hammarbysjön, Årstaviken och Liljeholmsviken till Mälaren, den s. k. Hammarbyleden, jämte därtill hörande sluss ävensom om rätt att genom

expropriation förvärva den mark m. m., som erfordras för företagets utförande. Tillika hava stadsfullmäktige hemställt, att staten senast till ingången av år 1922 måtte hava anordnat ingångslinjen för västra stambanan söderifrån till Stockholm på sådant sätt, att den blivande sjöfarten genom Årstaviken samt järnvägstrafiken bliva, såvitt möjligt, oberoende av varandra. I särskild skrivelse hava stadsfullmäktige vidare gjort ansökan om erhållande av statsbidrag å 2,000,000 kronor till byggande av ifrågavarande farled att utgå under 8 år med 250,000 kronor om året. Sistnämnda ansökning har remitterats till åtskilliga myndigheter, av vilka ännu icke alla inkommit med infordrat utlåtande. Slutligen har Stockholms stad hos överståthållarämbetet och Kungl. Maj:ts befallningshavande i Stockholms län jämlikt förordningen den 30 december 1880 om allmän farled begärt tillstånd till Hammarbyledens inrättande. Detta ärende är ännu beroende på sistnämnda två myndigheters prövning.

Frågan om farledens inrättande och sträckning lärer, frånsett den i sammanhang därmed åsyftade förändringen i stambanans läge och sträckning, icke vara beroende av Kungl. Maj:ts medgivande utan torde böra avgöras uti den i nämnda författning stadgade ordning. Även om vederbörligt tillstånd till ledens anordnande erhålles, anser sig emellertid Stockholms stad icke kunna igångsätta arbetena, innan visshet vunnits, att ingångslinjen för västra stambanan till Stockholm ombyggges på sådant sätt, att sjöfarten genom Årstaviken samt järnvägstrafiken bliva, såvitt möjligt, oberoende av varandra. Av denna anledning och då arbetenas snara påbörjande är av betydelse för minskande av den nu rådande arbetslösheten, har jag ansett fullt fog föreligga att redan nu till prövning upptaga stadsfullmäktiges framställning i denna del. Något föregripande av vederbörande myndigheters bedömande av farledsfrågan kan givetvis härigenom icke ske.

Det föreliggande förslaget avser, såsom ovan är sagt, farledens inrättande för 5,5 meter djupgående fartyg samt anläggning av en sluss vid Skanstull. Segeldjupet skulle följaktligen bliva detsamma, som vattenfallsstyrelsen tillstyrkt beträffande Södertälje kanals ombyggnad och farlederna i Mälaren. Däremot skulle slussen vid Skanstull enligt förslaget erhålla mindre storlek än den av vattenfallsstyrelsen föreslagna slussen vid Södertälje. Chefen för marinstaben har på grund härav uti sitt i ärendet avgivna utlåtande påyrkat, att slussens dimensioner något ökas. Sådant låter sig också göra, då stadsfullmäktige tillkännagivit, att, därest Kungl. Maj:t för något statens ändamål önskar ändring i eller tillägg till de föreslagna arbetena, staden är villig upptaga underhandlingar i sådant hänseende under förutsättning, att därav

betingad ökad kostnad betalas av staten. Det lärer emellertid icke vara nödigt att i detta sammanhang taga ståndpunkt till denna fråga.

Utan vidare synes det vara klart, att det för sjöfarten i allmänhet måste bliva av största betydelse, att en även för större fartyg avsedd direkt förbindelseled mellan Mälaren och Saltsjön komme till stånd vid Stockholm. Därigenom skulle fartyg, vilka skola lasta eller lossa vid hamn i Mälaren, kunna välja den väg från eller till Östersjön, som är för dem genast, och sålunda bespara tid och kostnader. En annan fördel, som skulle följa av Hammarbyledens inrättande och som ock förtjänar särskilt framhållas, är att densamma skulle underlätta Mälarens reglering. Såväl kommerskollegium som vattenfallsstyrelsen hava också i sina i ärendet avgivna yttranden framhållit Hammarbyledens stora betydelse både för Stockholms stad och för staten.

Redan på grund av ovan antydda fördelar, som Hammarbyleden kommer att bereda det allmänna, finner jag uppenbart, att staten bör i sin mån söka befordra dess tillkomst, men därutöver föreligger nu för staten en direkt anledning att lämna sin medverkan därtill. Sedan flera år tillbaka stå frågorna om Stockholms bangårds ombyggnad och om förortsbanornas ordnande på dagordningen, utan att ännu någon lösning vunnits. På sätt järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande framhållit, äro emellertid såväl de förslag till nya bangårdsanordningar i Stockholm som de förortsbanförslag, vilka kunna utföras oberoende av Hammarbyledens tillkomst, förenade med så allvarsamma olägenheter och så underlägsna de motsvarande förslag, vilkas genomförande är beroende av denna nya farled, att styrelsen ansett sig icke kunna ifrågasätta, att något av de förra förslagen kommer till stånd.

Redan förut har visserligen i olika sammanhang uttömmande redogjorts för de skilda förslag till lösande av Stockholms bangårdsfråga, som hittills framkommit, men jag anser mig dock, utan att ingå på några detaljer, böra här sammanfatta några av de synpunkter, som synas mig särskilt beaktansvärda för bedömandet av förevarande ärende.

En av de förnämsta faktorerna, med vilka man haft att räkna vid bearbetningen av Stockholms bangårdsfråga, har varit önskemålet att ernå erforderligt oberoende mellan järnvägstrafiken och sjöfarten å Mälaren. Farledsfrågan har ock en så dominerande betydelse för bangårdsfrågan, att de bangårdsförslag, som framställts, till och med kunna uppdelas i två huvudgrupper, allt efter det olika sätt, varpå oberoendet mellan järnvägstrafiken och sjöfarten tänkes bliva vunnet. Den ena gruppen förutsätter tillkomsten av Hammarbyleden; den andra är därav mera oberoende. Enligt de till den förra gruppen hörande

förslagen — dit det av järnvägsstyrelsen förordade s. k. 1910 års förslag och det s. k. Carlssonska förslaget, vilket för några år sedan lät mycket tala om sig, äro att hänföra — förlägges västra stambanan å segelfri höjd över den förutsatta nya Hammarbyleden, men å mindre höjd över Riddarfjärden, varigenom möjliggöres, att banan fortfarande kan ingå söderifrån till centralstationen och denna bibehållas såsom genomgångsstation. Enligt de till den andra gruppen hörande förslagen återigen, skulle västra stambanan framföras på segelfri höjd över den nuvarande farleden, varvid övergången måste förläggas mellan Långholmen och Smedsudden på Kungsholmen eller ännu västligare; Hammarbyledens anläggande skulle alltså icke vara erforderligt i och för bangårdsfrågans lösande. Däremot skulle av topografiska och andra skäl västra stambanan då få inledas norrifrån jämsides med norra stambanan till centralstationen, som sålunda finge anordnas såsom säckstation.

Den omläggning av västra stambanan mellan Västberga och Stockholm, som i stadsfullmäktiges framställning avses att i sammanhang med Hammarbyledens utförande komma till stånd, överensstämmer i huvudsak med det bekanta 1910 års bangårdsförslag och likaså med den modifikation därav — 1914 års förslag — som järnvägsstyrelsen bland annat med hänsyn tagen till förortsbanfrågans lättare lösning preliminärt utarbetat och för vilket förslag finnes redogjort i ett av järnvägsstyrelsen avgivet yttrande, intaget i statsutskottets utlåtande nr 77 under 1914 års senare riksdag.

Av detta järnvägsstyrelsens yttrande framgår, att 1914 års förslag i stort sett överensstämmer med 1910 års förslag, alternativ IV. Sålunda skulle västra stambanan från Västberga, beläget å nuvarande linjen mellan Älvsjö och Liljeholmen, framdragas i ny sträckning norrut samt vid Årsta holmar passera Årstaviken å bro med 26 meters fri höjd över Mälaren. Därefter skulle järnvägen framdragas i skärning och i tunnel genom Södermalm fram till Söder Mälarstrand strax väster om den nuvarande södra tunnelmynningen, därifrån utmed den nu befintliga järnvägsbron å ny bro med 10,5 meters fri höjd över Söderström och med rörligt spann över farleden, vidare å viadukt längs Riddarholmens västra sida, å bro i lågt läge över Norrström till Klara strand samt slutligen under den enligt förslaget något höjda Jakobsgatan fram till Centralstationen. Liksom enligt 1910 års förslag skulle drifts- och rangerbangårdar anläggas vid Årsta söder om Stockholm. Driftsbangården vid Årsta avses att användas för uppställning av de i trafiken å de norra banorna gående persontågsätten, medan den redan nu under anläggning varande driftsbangården vid Frösunda norr om Stockholm på motsvarande sätt tages i anspråk för persontågen å

linjerna söder om Stockholm. Utgångs- och slutpunkterna förläggas alltså för de norrgående persontågen till Årsta och för de södergående till Frösunda, varigenom kommer till stånd en, såsom det på fackspråket heter, övergripande trafik, en anordning, vilken järnvägsstyrelsen på grund av förhållandena i Stockholm anser obetingat lämpligast.

Att i detta sammanhang ingå på närmare redogörelse för det till samma huvudgrupp hörande Carlssonska förslaget har jag ej funnit nödigt, då, såsom 1914 års senare riksdag uttalat, detta förslag icke vidare torde vara att räkna med på grund av anmärkta starka betänkligheter mot förslaget, vilket icke heller vunnit anslutning från Stockholms stadsfullmäktiges sida.

Utan att ingå på någon beskrivning över den andra gruppen av de förslag, som icke förutsätta Hammarbyledens tillkomst, vill jag endast erinra därom, att Centralstationen enligt dessa förslag måste anordnas såsom säckstation.

Denna omständighet torde i och för sig utgöra tillräcklig anledning för att denna kategori av förslag icke kan anses lämplig att läggas till grund för lösningen av Stockholms bangårdsfråga. Av järnvägsstyrelsen hava nämligen framlagts mycket tungt vägande skäl emot Centralstationens utbildande till en säckstation. Det till buds stående knappa utrymmet och andra lokala förhållanden göra en dylik anordning särdeles olämplig. Sålunda kan på det område, som finnes tillgängligt och som rimligen kan tänkas bliva förvärvat vid och i närheten av Centralstationen, plats icke beredas för så stort antal spår och plattformer, som erfordras för ombesörjande av den trafik, varmed numera måste räknas vid uppgörande av ett bangårdsförslag, avsett att motsvara behovet icke blott under närmaste åren utan för lång tid framåt. Det utrymme, som skulle behöva tagas i anspråk för personstationen, skulle därjämte komma att starkt inkräkta på övriga bangårdsanordningar vid Centralstationen och Norra stationen, och förr eller senare finge största delen av godstrafiken helt och hållet bortflyttas från Norra stationen, något som givetvis komme att i väsentlig mån inverka förryckande på stadens affärsliv. Byggnads- och markanskaffningskostnader ställa sig också vida högre än enligt järnvägsstyrelsens förslag, och Centralstationens anordnande som säckstation skulle medföra betydande driftkostnader, särskilt på grund av det för driften av en säckstation stora avståndet mellan personbangården och dess vid Frösunda belägna driftsbangård. Till sist må framhållas, att de förslag, som göra Centralstationen till säckstation, icke medgiva bangårdsombyggnadens upp-

delande i byggnadsstadier, vilka var för sig kunna färdigställas och oberoende av de följande tagas i bruk för trafiken. Dessa förslag bliva därigenom betungade med högst ansenliga kostnader för ränteförluster under byggnadstiden, varjämte deras genomförande skulle kräva beslut på en gång om för våra förhållanden ofantliga anslagsbelopp.

För att återgå till de för bangårdsfrågans lösning utan tvivel lyckligare förslagen tillhörande den grupp, som förutsätter Hammarbyleden, vill jag påpeka att något val emellan de olika förslagen i denna grupp icke i och för sig är erforderligt för bedömande av den till prövning nu föreliggande frågan. I det avseende, som här är av intresse — korsningen av Årstaviken — äro nämligen de särskilda förslagen väsentligen sammanfallande.

Jag skall i detta sammanhang med några ord beröra förortsbanfrågan, i vad densamma inverkar på bangårds- och farledsfrågorna. Enligt järnvägsstyrelsens modifierade förslag göres Stockholms bangårdsfrågas lösning icke direkt beroende av förortsbanefrågan. Emellertid är att förutse, att, sedan trafiken utvecklats till en viss gräns, möjlighet icke kommer att finnas att å statens järnvägar ombesörja, jämte annan trafik, även förortsbantrafiken. För denna trafiks behöriga tillgodoseende kommer därför med all säkerhet att förr eller senare erfordras förortsbanor till Älvsjö och Järva, vilka eventuellt måste utsträckas även utanför dessa punkter. Dylikt beroende av förortsbanfrågan synes vara ofrånkomligt, huru än Stockholms bangårdsfråga löses, och då sålunda kan förutses, att statens järnvägar i framtiden bliva urståndsatta att fullt tillgodose trafiken till orter, som nu äro i detta hänseende helt hänvisade till statsbanorna, ligger det i statens järnvägars intresse, att en lämplig lösning av förortsbanfrågan må komma till stånd.

Bland de för ett förortsbannät i Stockholm föreslagna olika linjer har den s. k. nord-sydlinjen mellan Älvsjö och Järva, eventuellt utsträckt utanför dessa punkter, i första hand intresse vid behandlingen av bangårds- och farledsfrågorna.

Enligt 1910 års förslag skulle även förortsbanan för att erhålla tillbörligt oberoende av sjöfarten förutsätta Hammarbyleden, vilken den skulle korsa vid Skanstull å samma höjd, som järnvägsstyrelsen föreslår för västra stambanan (enligt Stockholms hamnstyrelses förslag till och med å ännu större höjd). Över Söderström skulle den förläggas invid och å samma höjd som västra stambanans omlagda ingångslinje, Det bör också framhållas, att järnvägsstyrelsens förslag öppnar möjligheter att samtidigt eller när som helst, efter det sträckan Södra stationen—

Centralstationen utförts, utföra anläggningarna även för förortsbanan, som då, allt eftersom förhållandena utveckla sig, kan vara ett statens, stadens eller privat företag.

Emellertid hava förslag framställts till sådan lösning av förortsbanfrågan, att densamma icke skulle ställas i beroende av Hammarbyleden. Enligt ett av de åsyftade förslagen skulle den nuvarande sammanbindningsbanan med bibehållet höjdläge över Söderström i stort sett användas för förortsbansträckan mellan Norrmalm och Södermalm. Emot detta förslag har huvudsakligen anmärkts, att en i förslaget ingående anordning med två grenlinjer förbi Slussen vore i trafiktekniskt och säkerhetshänseende synnerligen betänklig, samt att förslaget ingalunda torde medföra det avsedda oberoendet mellan trafiken å förortsbanan och sjöfarten. Ett annat förslag, som framkommit, vill förlägga förortsbanan i tunnel mellan Norrmalm och Södermalm. Ej heller denna anordning har ansetts praktisk. De stora djup, varpå tunnelbanan måste förläggas på långa sträckor å ömse sidor om farleden, göra nämligen, enligt vad som anmärkts, dess trafikerande med stora hisshöjder dyrbart och för passagerarna obekvämt. Varje hållplats skulle förutsätta underjordiska, dyrbara och tidsödande anordningar. Förortsbanans framförande i tunnel under Söderström skulle medföra synnerligen svårberäkneliga, men utan tvivel så ansenliga anläggningskostnader, att ett mycket större trafikbehov, än som med utgångspunkt från nuvarande förhållanden kan tänkas uppstå inom överskådlig framtid, måste erfordras för att göra en dylik tunnelanläggning till ett ekonomiskt bärkraftigt företag. Förortsbanans tillkomst finge därmed anses uppskjuten till en avlägsnare framtid, än som annars vore behövligt.

Även om man tager hänsyn till förortsbanfrågan vill det följaktligen synas, som om bland de hittills framlagda förslagen till lösning av Stockholms bangårdsfråga de, vilka förutsätta tillkomsten av Hammarbyleden, vore i princip att föredraga.

Hammarbyledens inrättande torde sålunda, såvitt nu kan bedömas, vara nödvändig för en lycklig lösning av huvudstadens bangårdsfråga, och är följaktligen av den största vikt för statens järnvägar. På denna punkt mötas således statens järnvägars och sjöfartens intressen.

På grund av nu anförda skäl anser jag, att staten bör i sin mån bidraga till Hammarbyledens tillkomst genom att lämna den av Stockholms stad begärda utfästelsen att så omlägga västra stambanan, att Hammarbyledens anordnande på föreslaget sätt möjliggöres. Men frågan härom är givetvis av beskaffenhet att böra underställas riksdagens prövning.

För att den arbetarpersonal, vilken nu har sysselsättning vid de bangårdsombyggnader i Stockholm, vartill 1914 års senare riksdag beviljat medel, måtte få fortsatt arbete vid statens järnvägar — något som måste anses synnerligen önskvärt med hänsyn till inflytandet å arbetsmarknaden av de stora arbeten, varom här är fråga — har järnvägsstyrelsen avsett, att arbetena på västra stambanans förändrade inledande till Stockholm skulle, sedan nämnda ombyggnader jämlikt den för desamma uppgjorda planen avslutats år 1917, börja påföljande år. I sådant fall beräknas arbetet med västra stambanans omläggning vara avslutat till ingången av år 1922.

Huru järnvägsstyrelsen tänkt sig utförandet av de för bangårdsombyggnaden i Stockholm erforderliga arbetena, framgår av ett inom järnvägsstyrelsen utarbetat, preliminärt program, vilket såsom bilaga torde få åtfölja detta protokoll. Enligt detta program — så långt ett sådant låter sig uppgöras, innan någon överenskommelse med staden träffats och innan frågan varit föremål för statsmakternas prövning och beslut — tänkas två olika alternativ för frågans lösning och skulle bangårdsombyggnaden i sin helhet vara fullbordad år 1931.

Beträffande de i programmet lämnade kostnadsuppgifterna anser jag mig böra framhålla, att desamma endast äro approximativa, något som självfallet följer därav, att det förslag, vartill de hänföra sig, ännu icke föreligger helt i detalj utarbetat. Tydligt är också, att för ifrågavarande arbeten fullt tillförlitliga beräkningar, avseende så lång tid framåt, icke låta sig utföras, bland annat enär man saknar visshet om såväl trafikens och teknikens framtida utveckling som kommande konjunkturer och därav eventuellt föranledda prisändringar. Emellertid bör i detta sammanhang framhållas, att en utfästelse eller ett beslut om utförandet av de i viss del av programmet upptagna arbetena icke binder statsmakterna till utförande av övriga i programmet upptagna arbeten eller till inlösen av mark, som ej erfordras för samma del av programmet. Varje led i programmet utgör nämligen ett avslutat helt, som i anslagshänseende kan behandlas fristående för sig och som efter arbetets fullbordande fullt ut kan utnyttjas för trafiken, även om de i övrigt i programmet upptagna arbetena ej skulle komma till utförande. Denna möjlighet till successiv utbyggnad är, som jag redan framhållit, en beaktansvärd fördel.

Enligt 1914 års bangårdsförslag avses, att sjöfarten genom Hammarbyleden och järnvägstrafiken skulle bliva i största möjliga mån oberoende av varandra genom omläggning av västra stambanan å sträckan mellan Västberga och Stockholms södra station. Av den

under alternativ I i programmet intagna tablån inhämtas, att denna omläggning enligt nämnda alternativ skulle bliva avslutad år 1921. Stockholms stadsfullmäktiges ifrågavarande hemställan, att ändrade anordningar angående berörda trafik måtte vara vidtagna till ingången av år 1922, skulle alltså enligt denna plan bliva uppfyllda.

Kostnaden för västra stambanans omläggning mellan Västberga och Södra stationen kommer emellertid att uppgå till betydande belopp. Den har nämligen approximativt beräknats till icke mindre än 7 millioner kronor, därav 6 miljoner kronor utgöra byggnadskostnader och 1 miljon kronor kostnader för lösen av i enskild ägo befintlig mark. I det ännu icke slutberedda skick, vari Stockholms bangårdsfråga för närvarande befinner sig, synes det mig dock knappast lämpligt, att staten skulle ovillkorligen förbinda sig att före 1922 års början fullborda ett företag, vars genomförande betingar så stora utgifter. Jag finner mig därför ej kunna tillstyrka, att staten nu åtager sig en ovillkorlig utfästelse av sådan innebörd, som ovan sagts, och detta så mycket mindre, som det med hänsyn till de blivande underhandlingarna mellan staten och staden i bangårdsfrågan möjligen kan vara fördelaktigt, att staten icke redan nu binder sig beträffande sättet för västra stambanans inledande till huvudstaden.

Järnvägsstyrelsen har också uppgjort ett subsidiärt förslag, alternativ II, enligt vilket de båda trafiklederna till en början endast genom provisoriska anordningar skulle i erforderlig mån för den första tidens trafikbehov bliva oberoende av varandra. Enligt detta alternativa förslag skulle järnvägen, med bibehållande av det nuvarande planläget, till år 1922 endast mera provisoriskt höjas vid korsningen med den nya farleden vid Liljeholmen. Vid de båda trafikledernas korsning å detta ställe skulle järnvägen dragas över farleden på en fri höjd av 4,8 meter över medelvattenytan, så att pråmar och smärre omastade ångbåtar, såsom bogserbåtar och dylika, skulle kunna framföras under bron. För framsläppande av fartyg med större resning skulle anordnas rörligt klaffspann. I denna provisoriska ombyggnad ingår även anläggandet av en personstation vid den genomgående linjen vid Stockholms södra station samt därjämte om- och tillbyggnad av godsmagasinen vid samma station. I och med anordnandet av en personstation vid den genomgående linjen vid Södra stationen, där alla lokaltåg skulle stanna, skulle de nuvarande lokaltågen mellan Liljeholmen och Södra stationen indragas. Antalet tåg, som komme att passera korsningen med den nya farleden, skulle alltså i avsevärd mån minskas och därmed tiden för brons öppenhållande för sjöfarten i samma mån ökas. Kostnaderna

för de sålunda föreslagna interimistiska anordningarna hava approximativt beräknats till 1,300,000 kronor, således ett väsentligt lägre belopp, än som skulle åtgå vid en definitiv lösning av frågan.

I fall staten endast förbinder sig att utföra västra stambanans korsning med Hammarbyleden enligt ettdera av omförmälda alternativa förslag, behöver statens utgift för ändamålet icke med nödvändighet uppgå till mera än sistnämnda belopp, 1,300,000 kronor. Det är emellertid i viss mån en nackdel förenad med antagandet av alternativ II, nämligen den, att de provisoriska anordningarna enligt detta alternativ endast i ringa mån kunna komma till användning för de i den definitiva bangårdsombyggnaden ingående arbetena. Detta har till följd, att, såsom förenämnda program utvisar, kostnaden för bangårdsombyggnaden i dess helhet, därest alternativ II väljes, ökas med 1,300,000 kronor eller med hela beloppet av utgifterna för de provisoriska anordningarna. Härtill kommer, att detta alternativ icke erbjuder möjlighet till jämn fördelning av de erforderliga anslagsbeloppen, såsom fallet är med alternativ I, och alltså ej heller till den jämna arbetstillgång efter år 1917, vilken ansetts önskvärd. Man bör emellertid härvid jämväl taga hänsyn därtill, att, om överenskommelse mellan staten och staden angående bangårdsfrågan i dess helhet icke inom den närmaste tiden träffas och samtliga ombyggnadsarbeten till följd därav uppskjutas, statens utgift minskas med den räntevinst, som uppstår därigenom, att de betydande utläggen för de nya anordningarna icke behöva göras förrän vid en senare tidpunkt. Sådan räntevinst inträder redan vid den förhållandevis ringa förskjutning av blott en grupp arbeten, som programmets alternativ II innebär, jämfört med alternativ I. Besparingen skulle nämligen här, räknad vid utgången av år 1928, då sträckan Västberga—Södra station enligt alternativ II skulle vara omlagd, uppgå till cirka 600,000 kronor, varvid 4 ½ % ränta beräknats på det efter hand nedlagda kapitalet.

Alldeles oberoende av vilket alternativ, som må befinnas lämpligt att välja för den först erforderliga delen av bangårdsombyggnaden, bör man emellertid beakta, att staten såsom gengäld för den nu ifrågasatta utfästelsen av Stockholms stad tillförsäkras vissa fördelar såsom, bland annat, medgivande, att tiderna för öppenhållande av järnvägsbroarna bestämmas av Kungl. Maj:t och att dispositionsrätt lämnas till vissa markområden tidigare än annars torde varit påräkneligt.

Såsom villkor för den begärda utfästelsen från staten har nämligen järnvägsstyrelsen föreslagit, att Stockholms stad *dels* medgiver Kungl. Maj:t att bestämma tiderna för öppenhållande av såväl järn-

vägsbron över Söderström som de ifrågasatta nya broarna över Hammarbyleden för västra stambanan och en blivande förortsbana; *dels* åtager sig att med äganderätt till statens järnvägar upplåta all den staden tillhöriga mark, som erfordras för västra stambanans omläggning i slutligt läge över den nya farleden och för de i samband därmed stående utvidgningar och anläggningar av stationer; att upplåta den för den alternativt ifrågasatta provisoriska omläggningen av stambanan erforderliga, staden tillhöriga marken att av statens järnvägar med nyttjanderätt innehavas, så länge den behöver tagas i anspråk för det angivna ändamålet; samt att utföra alla de omläggningar eller nyanläggningar av gator, vägar, planer, kajer samt ledningar av alla slag, som nödvändiggöras genom utförandet av de nya järnvägs- och bangårdsanläggningarna; *dels* medgiver, att de kostnader, staten kommer att nedlägga på grund av sitt åtagande att i enlighet med stadens hemställan omlägga västra stambanan till vinnande av oberoende mellan sjöfarten i farleden och järnvägstrafiken, samt stadens tillhandahållande av markområden och stadens kostnader för ovan omförmälda gator, vägar och ledningar m. m. skola vid den blivande slutliga uppgörelsen i Stockholms bangårdsfråga tillgodoräknas respektive parter på samma sätt, som om markupplåtelserna ägt rum och arbetena utförts först sedan denna uppgörelse blivit träffad — därvid dock dessförinnan avstådd mark och utförda arbeten skola beräknas till det värde, som de hade vid tiden för markens avstående och arbetenas utförande — *dels* åtager sig att söka fastställelse å sådana ändringar av stadsplanen och hamnplaner, som betingas av västra stambanans omläggning och av genomförandet av de i samband därmed fastställda bangårdsplaner; *dels ock* slutligen medgiver Kungl. Maj:t att träffa avgörande, i händelse olika meningar angående statens och stadens skyldigheter skulle uppkomma.

Stockholms stads hamnstyrelse, som, på sätt ovan är sagt, av stadsfullmäktige erhållit bemyndigande att i vad som rör Hammarbyledens utförande föra Stockholms stads talan, har emot de av järnvägsstyrelsen uppställda villkoren icke gjort andra erinringar, än att, därest Kungl. Maj:t skulle förbehålla sig att bestämma tiderna för öppenhållande av de i järnvägsstyrelsens utlåtande angivna broar, dylikt bestämmande icke måtte givas utan stadens föregående hörande, samt att den avstådda markens och de utförda arbetenas värde måtte i varje fall genom överenskommelse eller skiljedom fastställas omedelbart, efter det marken avståtts eller arbetet verkställts.

Mot de av järnvägsstyrelsen föreslagna villkoren med de av hamnstyrelsen äskade tilläggen synes mig intet vara att erinra.

Beträffande Stockholms stads ansökan om bidrag av staten för Hammarbyleden, anser jag denna fråga, över vilken vederbörande myndigheter ännu icke slutligen yttrat sig, icke böra för närvarande upptagas till prövning och avgörande.

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att staten må — under förutsättning att Stockholms stad förbinder sig att uppfylla ovan omförmälda, av järnvägsstyrelsen i sådant hänseende föreslagna villkor, med de smärre jämkningar däri, som Kungl. Maj:t kan finna lämpliga — utfästa sig att till tiden för Hammarbyledens öppnande för allmän trafik, dock tidigast den 1 januari 1922, hava ombyggt västra stambanans ingångslinje till Stockholm på sådant sätt, att sjöfarten genom farleden samt järnvägstrafiken däröver bliva i erforderlig mån oberoende av varandra, *antingen* genom att förlägga järnvägen å bro över Årstaviken med omkring 26 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann *eller ock* genom att förändra den nuvarande järnvägslinjens korsning med farleden vid Liljeholmen sålunda, att järnvägen framdrages å bro med omkring 4,8 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann.

Till denna departementschefens, av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Maj:t Konungen lämna bifall; och skulle till riksdagen avlåtas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Niklas A. Lindhult.

Bilaga.

Preliminärt program för bangårdsombyggnaden i Stockholm efter fullbordande år 1917 av redan beslutade arbeten.

Alternativ I.

Linjen över Hammarbyleden förlägges i slutligt läge över Årsta holmar till år 1922, då Hammarbyleden beräknas vara färdig.

1) Inlösen av enskild mark.
   Kostnad: 3 millioner kronor, varav för sträckan Västberga—Södra stationen 1 million kronor.
   Inköpes åren 1918—1920.
2) Anläggning av förbindelsespår Tomteboda—Frösunda.
   Kostnad: 0,9 millioner kronor.
   Byggnadstid 2 år (1918—19).
   Arbetets omfattning: utbyggnad till dubbelspår av norra stambanans övergivna linje förbi Hagalund, vilket dubbelspår tages i anspråk för norra stambanan, medan tunneln under Hagalund användes för förbindelse till driftsbangården.
   Eventuellt anlägges ny dubbelspårig tunnel invid den gamla tunneln i stället för utbyggandet till dubbelspår av norra stambanans gamla linje. Det senare synes dock så vitt för närvarande kan bedömas lämpligast.
3) Omläggning av västra stambanan å sträckan Västberga—Södra stationen.
   Kostnad 6 millioner kronor.
   Byggnadstid 4 år (1918—21).
   Arbetets omfattning: ny dubbelspårig huvudlinje å sträckan Timmermansgatan—Västberga; anknytning av nuvarande godsbangården till de omlagda huvudspåren, anläggning av provisorisk personstation vid den genomgående linjen vid Södra stationen, anläggning av personstation vid Årsta, anläggande av uppställningsspår å Älvsjö station samt anordnande av godstågsspårsförbindelse till Liljeholmen.
4) Omläggning av linjen Centralstationen—Södra stationen.
   Kostnad: 7,5 millioner kronor.
   Byggnadstid 4 år (1921—24).
   Arbetets omfattning: ny dubbelspårig huvudlinje, omändringar av spår och plattformer vid Centralstationen, grundläggning för nytt stationshus vid Centralstationen, anläggning av nytt godstågsspår mellan Södra stationen och Stadsgården, höjning av Jakobsgatan samt nya kajanläggningar vid Klara Strand, Riddarholmen och Köttorget.
5) Anläggning av nytt stationshus vid Centralstationen.
   Kostnad: 8,8 millioner kronor.
   Byggnadstid: 3 år (1924—26).
   Arbetets omfattning: spårhall under huvudbyggnaden, huvudbyggnaden, expeditionsbyggnad, förändringsarbeten i gamla stationshuset, ändringar av plattformar och spårsystem, anordnande av plan mellan stations-

huset och Jakobsgatan, reglering av Klaraviken (statens andel i arbetet) samt anordnande av nya ilgodsmagasin jämte tillhörande spår.

6) Ombyggnad av Södra stationen.
Kostnad: 2 millioner kronor.
Byggnadstid 2 år (1926—27).
Arbetets omfattning: utbyggnad i permanenta lägen av personstationen och godsbangården.

7) Anläggning av rangerbangård vid Årsta.
Kostnad: 2,2 millioner kronor.
Byggnadstid: 2 år (1927—28).

8) Anläggningar för införande av övergripande trafik.
Kostnad: 10,9 millioner kronor.
Byggnadstid: 4 år (1928—31).
Arbetets omfattning: utläggandet av ett spår mellan Centralstationen och Tomteboda, flyttning av driftsspårgrupp från Centralstationen till Frösunda, nya anordningar vid Centralstationen, utvidgning av personbangården vid Södra stationen, utvidgning av godsbangården vid Södra stationen, nytt förbindelsespår mellan Södra stationen och Årsta samt driftsbangård vid Årsta.

Tablå enligt alternativ I

utvisande kostnadernas fördelning för varje år å de olika arbeten.

År.	Summa anslag.	1. Jordinköp.	2. Förbindelsespår Tomteboda–Frösunda.	3. Linjen Västberga—Södra stationen.	4. Linjen Centralstationen—Södra stationen.	5. Nytt stationshus vid Centralstationen.	6. Ombyggnad av Södra stationen.	7. Årsta rangerbangård.	8. Övergripande trafik.
1918...	2,3	1,0	0,4	0,9					
1919...	3,0	1,0	0,5	1,5					
1920...	3,0	1,0	—	2,0					
1921...	3,0	—	—	1,6	1,4				
1922...	3,0	—	—	—	3,0				
1923...	3,0	—	—	—	3,0				
1924 ..	3,0	—	—	—	0,1	2,9			
1925...	3,0	—	—	—	—	3,0			
1926...	3,0	—	—	—	—	2,9	0,1		
1927...	3,0	—	—	—	—	—	1,9	1,1	
1928...	3,0	—	—	—	—	—	—	1,1	1,9
1929...	3,0	—	—	—	—	—	—	—	3,0
1930...	3,0	—	—	—	—	—	—	—	3,0
1931...	3,0	—	—	—	—	—	—	—	3,0
S:a	41,3	3,0	0,9	6,0	7,5	8,8	2,0	2,2	10,9

Kostnaderna äro angivna i millioner kronor.

Alternativ II.

Linjen över Hammarbyleden förlägges i provisoriskt läge över Liljeholmen till år 1922, då Hammarbyleden beräknas vara färdig.

1) Inlösen av enskild mark.
Kostnad: 3 millioner kronor, varav för sträckan Västberga—Södra stationen 1 million kronor.
Inköpes åren 1918—1920.

2) Anläggning av förbindelsespår Tomteboda—Frösunda.
Kostnad: 0,9 millioner kronor.
Byggnadstid 2 år (1918—19).
Arbetets omfattning: se 2) under alt. I.

3) Provisorisk höjning av linjen vid Liljeholmen.
Kostnad: 1,3 millioner kronor.
Byggnadstid: 2 år (1920—21).
Arbetets omfattning: höjning av linjen vid Liljeholmen, anläggning av provisorisk personstation vid Södra stationen samt provisorisk om- och tillbyggnad av godsmagasinen vid Södra stationen.

4) Omläggning av linjen Centralstationen—Södra stationen.
Kostnad 7,5 millioner kronor.
Byggnadstid 4 år (1921—24).
Arbetets omfattning: se 4) under alt. I.

5) Anläggning av nytt stationshus vid Centralstationen.
Kostnad: 8,8 millioner kronor.
Byggnadstid 3 år (1924—26).
Arbetets omfattning: se 5) under alt. I.

6) Ombyggnad av Södra stationen.
Kostnad: 2 millioner kronor.
Byggnadstid: 2 år (1926—27).
Arbetets omfattning: se 6) under alt. I.

7) Permanent omläggning av västra stambanan å sträckan Västberga—Södra stationen (över Hammarbyleden).
Kostnad: 6 millioner kronor.
Byggnadstid: 3 år (1926—28).
Arbetets omfattning: ny dubbelspårig huvudlinje Västberga—Södra stationen, anläggning av personstation vid Årsta, anläggande av uppställningsspår å Älvsjö station samt anordnande av godstågspårförbindelse till Liljeholmen.

8) Anläggning av rangerbangård vid Årsta.
Kostnad: 2,2 millioner kronor.
Byggnadstid: 2 år (1927—28).

9) Anläggningar för införande av övergripande trafik.
Kostnad: 10,9 millioner kronor.
Byggnadstid: 4 år (1928—31).
Arbetets omfattning: se 8) under alt. I.

Tablå enligt alternativ II

utvisande kostnadernas fördelning för varje år å olika arbeten.

År.	Summa anslag.	1. Jordinköp.	2. Förbindelsespår Tomteboda—Frösunda.	3. Linjen vid Liljeholmen.	4. Linjen Centralstationen—Södra stationen.	5. Nytt stationshus vid vid Centralstationen.	6. Ombyggnad av Södra stationen.	7. Linjen Västberga—Södra stationen.	8. Årsta rangerbangård.	9. Övergripande trafik.
1918 ...	1,4	1,0	0,4							
1919 ...	1,5	1,0	0,5							
1920 ...	1,6	1,0	—	0,6						
1921 ...	2,1	—	—	0,7	1,4					
1922 ...	3,0	—	—	—	3,0					
1923 ...	3,0	—	—	—	3,0					
1924 ...	3,0	—	—	—	0,1	2,9				
1925 ...	3,0	—	—	—	—	3,0				
1926 ...	5,0	—	—	—	—	2,9	0,1	2,0		
1927 ...	5,0	—	—	—	—	—	1,9	2,0	1,1	
1928 ...	5,0	—	—	—	—	—	—	2,0	1,1	1,9
1929 ...	3,0	—	—	—	—	—	—	—	—	3,0
1930 ...	3,0	—	—	—	—	—	—	—	—	3,0
1931 ...	3,0	—	—	—	—	—	—	—	—	3,0
Summa	42,6	3,0	0,9	1,3	7,5	8,8	2,0	6,0	2,2	10,9

Kostnaderna äro angivna i millioner kronor.

Anm. Förestående kostnadsuppgifter äro approximativa, delvis uppskattade. Ordningsföljd och tid för arbetenas utförande äro beroende på teknikens och trafikens utveckling ävensom på åtskilliga andra omständigheter, som nu äro svåra att överblicka. Bland annat är tiden för och omfattningen av en blivande förortsbananläggning av stor betydelse för bangårdsombyggnaden. Beträffande kostnaderna framhålles, förutom vanskligheten av att så lång tid i förväg göra tillförlitliga beräkningar, även möjligheten, att trafikutvecklingen kan komma att kräva avsevärt större anstalter redan vid respektive första utbyggnader, än som nu rimligen kan antagas.

Stockholm den 20 mars 1915.

AXEL GRANHOLM.

GOTTH. DIEDEN.

Stockholm, K. L. Beckmans Boktr., 1915.