

Nr 99.

Godkänd av första kammaren den 11 maj 1915.
Godkänd av andra kammaren den 11 maj 1915.

Riksdagens skrivelse till Konungen, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss utfästelse till Stockholms stad rörande västra stambanans framdragande över den föreslagna s. k. Hammarbyleden.

(Statsutskottets utlåtande nr 74.)

Till Konungen.

I en till riksdagen avlåten proposition, nr 109, av den 26 mars 1915, har Eders Kungl. Maj:t, under åberopande av vid propositionen fogat utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit 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 Eders 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 kors-

ning med farleden vid Liljeholmen sålunda, att järnvägen framdrages å bro med omkring 4,8 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann.

Såsom av propositionen inhämtas hava Stockholms stadsfullmäktige nästlidet år 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 detta beslut hava stadsfullmäktige hos Eders Kungl. Maj:t bland annat, varom här ej är fråga, 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.

Innan utfästelse av staten i sådan riktning erhålles, lär, enligt vad i statsrådsprotokollet upplyses, Stockholms stad icke anse sig kunna igångsätta arbetena å leden ifråga.

På grund av den stora betydelse för sjöfarten, den ifrågasatta, s. k. Hammarbyleden måste anses äga, synes det riksdagen, att staten bör i sin mån bidraga till att undanröja de hinder, som stå i vägen för kanalförslagets genomförande. Ett väsentligt sådant hinder är att finna i de nuvarande anordningarna för västra stambanans indragande till huvudstaden. Den nu förefintliga järnvägsbron över Liljeholmsviken har nämligen en fri höjd över Mälarens medelvattenyta av allenast 1,75 meter. Bron är visserligen försedd med svängbart spann, men den täta järnvägstrafiken omöjliggör, att bron kan hållas öppen i sådan utsträckning, att sjöfarten å Hammarbyleden skulle kunna fortgå utan alltför ofta påkommande avbrott.

Med hänsyn till Stockholms stads önskemål att till avhjälpande av den rådande arbetslösheten igångsätta farledsföretaget snarast möjligt, synes det riksdagen vara av vikt att redan nu tillförsäkra staden visshet därom, att sjöfarten å Hammarbyleden kommer att ställas i erforderlig mån oberoende av trafiken å västra stambanan. Härför är det emellertid icke nödvändigt att nu fatta definitivt beslut om sättet för stambanans indragande till Stockholm. Något avgörande av denna fråga behöver ej träffas förrän i samband med regleringen av Stockholms bangårdsfråga i allmänhet, varom beslut, enligt vad den föreliggande pro-

positionen ger vid handen, icke lärer erfordras förrän tidigast vid 1917 års riksdag.

Eders Kungl. Maj:ts nu förevarande proposition anvisar tvänne alternativa utvägar för brofrågans lösning, bland vilka man — år 1917 eller senare — har att välja. Genom att i enlighet med det ena alternativet förlägga järnvägen å bro över Årstaviken vid Årsta holmar med 26 meters fri höjd över medelvattenytan skulle man då vinna en slutlig lösning av frågan om västra stambanans ingångslinje, med centralstationens ordnande såsom genomgångsstation. Det andra alternativet, som avser att framdraga järnvägslinjen vid Liljeholmen å bro med 4,8 meters fri höjd över medelvattenytan, innebär däremot ett provisorium, varigenom det slutliga avgörandet hålles öppet även för en mera avlägsen framtid.

Det nu föreliggande förslaget får alltså icke anses utesluta möjligheten att förlägga korsningen mellan västra stambanan och Hammarbyleden — därest överhuvudtaget stambanan framdeles kommer att framgå över denna led — till annat läge än över Årsta holmar och Årstaviken, liksom förslaget ej heller utesluter möjligheten att ordna centralstationen såsom säckstation.

Vad särskilt det senare av de i Eders Kungl. Maj:ts förslag omförmälda alternativen angår, så skulle visserligen anordningarna för omläggning och höjning av järnvägslinjen över Liljeholmsviken icke eller åtminstone endast i ringa mån kunna utnyttjas vid det definitiva ordnandet av Stockholms bangårdsfråga. Kostnaden för ifrågavarande provisoriska åtgärd, vilken beräknats till 1,300,000 kronor, är dock icke att betrakta såsom en ren merutgift. Ty det är att märka, att, därest berörda anordningar vidtagas, vissa betydande utlägg för ombyggnadsarbetena kunna uppskjutas till en senare tidpunkt, på grund varav man kan räkna med en viss räntevinst. Vidare är att beakta, att staten vid bifall till Eders Kungl. Maj:ts föreliggande förslag av Stockholms stad tillförsäkras, att Eders Kungl. Maj:t må bestämma tiderna för öppethållande av såväl järnvägsbron över Söderström som de ifrågasatta nya broarna över Hammarbyleden för västra stambanan ävensom en blivande förortsbana. Då den i statsrådsprotokollet givna formuleringen i fråga om stadens berörda medgivande torde få tolkas så, att Eders Kungl. Maj:ts nämnda befogenhet inträder redan vid den tidpunkt, då den ifrågavarande utfästelsen från statens sida lämnas, inneslutes i stadens medgivande en betydande fördel för staten, vilken fördel emellertid riksdagen förväntar icke kommer att utnyttjas så, att sjöfarten genom Stockholm lider större intrång

än som för järnvägstrafikens behöriga uppehållande är oundgängligen nödvändigt.

Då det sålunda icke nu gäller att bestämma, huru överbyggnaden över Hammarbyleden slutligen skall ordnas, utan fråga endast är att från statens sida lämna utfästelse, att till tiden för Hammarbyledens färdigställande anordningar för västra stambanans införande till Stockholm skola utföras på sådant sätt, att därigenom sjöfarten och järnvägstrafiken bliva i erforderlig mån oberoende av varandra, och då genom ett dylikt beslut något föregripande av den definitiva regleringen av Stockholms bangårdsfråga icke äger rum, har riksdagen funnit sig böra i huvudsak bifalla Eders Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag. Utfästelsen från statens sida synes emellertid böra avfattas så, att tydligt uttryck gives därför, att staten äger ordna brofrågan på annat sätt än i enlighet med Eders Kungl. Maj:ts alternativa förslag, dock så att därigenom icke ställas större hinder i vägen för sjöfarten än som skulle komma att ske vid utförande av berörda alternativ.

Riksdagen har alltså i anledning av Eders Kungl. Maj:ts förevarande proposition medgivit, att staten må — under förutsättning att Stockholms stad förbinder sig att uppfylla i statsrådsprotokollet omförmälda, av järnvägsstyrelsen i sådant hänseende föreslagna villkor, med de smärre jämkningar däri, som Eders 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 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* 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, *eller ock* genom stambanans framdragande på annat sätt, som dock icke får medföra större hinder för sjöfarten än som skulle bliva fallet vid tillämpning av de tvenne förstnämnda förfaringssätten.

Stockholm den 11 maj 1915.

Med undersätlig vördnad.