

## Nr 174

*Utlåtande i anledning av väckt motion angående uppförande av en ny centralstation omedelbart söder om Årstaviken.*

(4:e avd.)

I en i andra kammaren av herrar *Johansson* i Stockholm och *Hagberg* i Stockholm väckt motion (II: 20) har föreslagits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om snabb utredning av frågan om att låta uppföra en ny centralstation i området omedelbart söder om Årstaviken.

Till stöd för sitt yrkande ha motionärerna anfört följande.

Under i huvudsak det senaste årtiondet har Stockholm i viktiga hänseenden ändrat form och struktur. Den gamla egentliga stadsbildningen — staden inom tullarna — har minskat i invånarantal, medan ytterområdena i väster och söder hastigt tillvuxit. Denna process beräknas fortsätta under de närmaste fem åren. Hur genomgripande denna folkomflyttning i huvudstaden varit och blir framgår av följande fakta: År 1940 var 77 procent av stadens invånare bosatta inom tullarna, just nu är proportionen 50—50, och om fem år beräknas endast 40 procent av befolkningen vara bosatt inom tullarna och 60 procent i ytterstaden.

Särskilt kraftig är befolkningsökningen i det södra ytterområdet, Brännkyrka och Enskede. Inom dessa båda församlingar, som upptar hela stadsområdet söder om Hammarbyleden—Årstaviken—Liljeholmsviken, bor för närvarande ca 250 000 människor. Kommunikationslederna mellan dessa delar av staden, som nästan helt har karaktären av s. k. sovstäder, och de inre delarna går över tre broar, Liljeholmsbron, Skanstullsbron och Årstabron, den senare uteslutande för järnvägstrafik. Genom den snabba förflyttningen av ett par hundra tusen människor till denna del av staden och genom försummelser i utbyggnaden av dessa stadsdelar har bland annat svåra trafikproblem uppstått.

I ett avseende kunde man från statsmakternas sida ge ett bidrag till att avhjälpa en del av dessa trafikproblem, nämligen beträffande järnvägstrafiken.

Brännkyrka församling genomskäres av stambanan söder- och västerut. Inom Stockholms stad finns mellan södra stadsgränsen och Årstaviken en järnvägsstation, Älvsjö, belägen nära gränsen mellan Stockholm och Hudinge. Vid Älvsjö station stannar emellertid endast lokal- och persontåg. Snälltågen söder- och västerut, som utgår från Stockholm C, gör uppehåll först i Södertälje, och snälltågen söder- och västerifrån mot Stockholm stannar icke mellan Södertälje och Stockholm C. Den kvarts miljon människor som bor inom Brännkyrka och Enskede församlingar är för färd med snälltåg tvingade att resa mellan 5 och 8 kilometer norrut för att nå centralstationen och därvid belasta de redan tidigare hårt ansträngda smala trafiklederna Skanstullsbron och Liljeholmsbron.

Också lättare godsfrakt och post till och från södra ytterstaden måste fraktas via inre staden.

En väsentlig förbättring i trafikförhållandena inte endast inom Stockholms södra ytterområden utan också i de centrala delarna av staden skulle åstadkommas, om en centralstation funnes omedelbart söder om Årstaviken för betjänaandet av befolkningen inom Brännkyrka och Enskede. Tanken att göra Älvsjö till en sådan station har framförts i pressen under senare tid. Den idén bör väl beaktas. Ännu bättre skulle det ur kommunikationssynpunkt dock vara om en ny centralstation inrättades ungefär vid den punkt där järnvägen korsar Sockenvägen. Lämplig tomtmark är här tillgänglig. Någon bestämd mening om vartill denna mark skall utnyttjas finns ännu inte hos Stockholms stads kommunala myndigheter. En centralstation just vid denna punkt skulle väsentligt förbättra kommunikationerna för befolkningen inom Brännkyrka och Enskede församlingar och därtill avlasta den nuvarande centralstationen och de hårt belastade trafiklederna mellan södra ytterområdena och centrala staden.

Ytterligare ett skäl talar för inrättandet av en centralstation på nämnda plats. I Stockholms generalplan ingår bland annat uppförandet av en ny trafikled mellan södra och västra ytterområdena över Stora Essingen, den s. k. Västerleden. Så snart en sådan trafikled är färdig skulle befolkningen i Stockholms västra förorter (nu cirka 100 000 människor) få en lika bekväm eller bekvämare förbindelse till en Stockholms södra centralstation som till den nuvarande. Med andra ord: inom den närmaste framtiden skulle 60 procent av Stockholms befolkning med fördel kunna betjänas av en sådan söder centralstation.

Alla skäl synes oss sålunda tala för en utbyggnad av huvudstadens järnvägstrafikväsende med en centralstation omedelbart söder om Årstaviken. Då det är oss bekant att den nuvarande centralstationens kapacitet inte är tillräcklig och vi är väl medvetna om vilka svårigheter som är förbundna med en utvidgning av stationen mitt i centrum av staden, förefaller det oss vara angeläget att kungl. järnvägsstyrelsen anmodas pröva också det av oss här skisserade projektet.

Över motionen ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen och Stor-Stockholms trafikutredning.

*Järnvägsstyrelsen* har, under hänvisning till det åt Stor-Stockholms trafikutredning lämnade uppdraget, framhållit att nämnda utredningsorgan i sitt arbete måste ägna uppmärksamhet även åt behovet av järnvägsanstalter inom Stor-Stockholm liksom åt möjligheterna och sättet för detta behovs tillgodoseende. Under angivna förhållanden anser styrelsen icke erforderligt med någon speciell utredning av i motionen omnämnda spörsmål.

*Stor-Stockholms trafikutredning* har i huvudsak anfört följande.

Motionens syfte synes vara, att en ny personstation för såväl fjärr- som lokaltrafik skall anläggas vid korsningen mellan SJ och Sockenvägen, d. v. s. på norra delen av det s. k. »Årsta gårde». Motionärernas uppfattning, att lämplig tomtmark här skulle vara tillgänglig och att någon bestämd mening om hur denna mark skall utnyttjas ej skulle finnas, är icke med det verkliga förhållandet överensstämmande. Så gott som hela den obebbyggda delen

av marken inom ca 350 m öster om SJ:s huvudlinje är genom ett markavtal mellan SJ och staden av år 1923 reserverat för anläggning av Årsta rangerbangård. Denna bangård är planerad redan av den av Kungl. Maj:t utsedda 1915 års bangårdskommission.

En ny rangerbangård är fortfarande nödvändig för huvudstadens godstrafikrörelse. Trafikutredningen kommer inom den närmaste tiden att till Kungl. Maj:t avlämna ett yttrande härutinnan.

För att tillgodose motionärernas syfte återstår sålunda att undersöka, huruvida en station av motionärerna önskad typ kan anläggas vid Älvsjö. Trafikutredningen har härvid redan vid sitt hittillsvarande arbete kommit till det resultatet, att den stora bebyggelse, som redan tagit och alltmera kommer att taga form inom Brännkyrka, vore betjänt av att ett större antal tåg gjorde uppehåll vid Älvsjö station än för närvarande. Med hänsyn till de mycket stora svårigheter, som redan nu förefinnas att på den allenast tvåspåriga linjesträckan mellan Södertälje och Stockholm upprätthålla en regelbunden tågföring, kan en ökning av tåguppehållen på mellanstationerna f. n. icke ifrågakomma — särskilt sedan järnvägsstyrelsen bundit sig för en ny hållplats vid Flemingsberg. Att indraga tåguppehållen vid Stockholms södra station och förlägga dem till Älvsjö torde icke kunna ifrågasättas med hänsyn till Södra stationens betydelse för Södermalm. Möjlighet till att låta flera tåg göra uppehåll i Älvsjö än för närvarande kan — oavsett olägenheten av förlängd restid — inte åstadkommas med mindre än att i första hand de av järnvägsstyrelsen sedan länge planerade motorvagnssätten bli insatta i trafik och spårsystemet vid Centralstationen hunnit utbyggas, så att en genomgående lokaltrafik genom stationen kan etableras. De blivande motorvagnstågen kunna nämligen framföras mellan Södertälje och Stockholm C på betydligt kortare tid än de nuvarande lokaltågen. Centralstationens kapacitet ökar också väsentligt genom att genomgående lokaltrafiken kommer till stånd. Båda dessa omständigheter göra, att den nuvarande trängseln på huvudlinjen Stockholm—Södertälje mildras, dock icke i så stor grad att Älvsjö station kan göras till uppehållsstation för snäll- och persontågen. Detta kan ej ske förrän tågtätheten å de båda linjespåren ytterligare uttunnats genom anläggande av ännu ett dubbelspår åtminstone mellan Årsta och Södertälje (i första etappen Årsta—trakten av Tullinge) och i samband härmed Älvsjö station grundligt ombyggs. Behovet av detta dubbelspår är enligt trafikutredningens åsikt redan aktuellt och behöver tillgodoses inom en 10-årsperiod.

Trafikutredningen önskar också framhålla, att samfärdseln mellan södra förorterna inom Stockholms stad och Centralstationen väsentligt kommer att förbättras sedan den under byggnad varande tunnelbanan blivit färdigställd. Dessutom planeras nu en ny tunnelbanelinje från stadens sydvästra förorter in mot centrum med bekväm kontakt mellan Centralstationen och tunnelbanestationen i Klara. Dessa båda resemöjligheter böra underlätta användandet av den nuvarande Centralstationen för de av motionärerna behjärtade områdena.

Trafikutredningen förutsätter, att senast vid den ovan skildrade ombyggnaden av Älvsjö dit dirigeras busslinjer på perifera gatustråk mellan stationen och förortsområdena öster och väster om densamma.

Att anordna fjärrtrafikstation vid både Stockholm södra och Älvsjö anser trafikutredningen vara uteslutet, liksom det även är uteslutet att anlägga en fjärrtågstation på den av motionärerna önskade platsen.

*Utskottet.* Det av Stor-Stockholms trafikutredning avgivna remissyttrandet ger vid handen, att lämplig tomtmark icke finnes disponibel för anläggning av en ny centralstation inom det av motionärerna avsedda området omedelbart söder om Årstaviken i Stockholm. Beträffande den nuvarande stationen vid Älvsjö, vilken alternativt berörts av motionärerna, har trafikutredningen vidare framhållit, att möjlighet icke föreligger att låta flera tåg än f. n. göra uppehåll i Älvsjö med mindre vissa av järnvägsstyrelsen sedan länge planerade åtgärder vidtagas, så att genomgående lokaltrafik från Södertälje över Stockholm C kan etableras. Den nuvarande trängseln på huvudlinjen Stockholm—Södertälje skulle därigenom mildras, dock icke i så hög grad att Älvsjö station kan göras till uppehållsstation för snäll- och persontågen. Enligt trafikutredningens mening är detta icke möjligt, förrän tågtätheten på de båda nuvarande linjespårarna ytterligare uttunnats genom anläggandet av ännu ett dubbelspår åtminstone mellan Årsta och Södertälje och i samband därmed Älvsjö station grundligt ombyggs.

Med hänsyn såväl härtill som till vad trafikutredningen i övrigt anfört och då det icke synes rationellt vare sig med två centralstationer i Stockholm eller med en utflyttning av den redan befintliga, under ombyggnad varande centralstationen, föreligger enligt utskottets mening icke skäl för någon framställning i enlighet med motionärernas yrkande. Utskottet hemställer därför,

att motionen II: 20 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 november 1955

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Ohlon, Iwar Anderson, Näsgård, Leander, Gillström, fröken Andersson, herrar Näsström, Hesselbom, Sundelin, Gustaf Andersson, Einar Persson och Jacobsson; samt

från a n d r a kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmborg i Skövde, Andersson i Malmö, Ståhl, Rubbestad, Åkerström, Hoppe, Staxäng, fröken Elmén, herrar Johansson i Mysinge, Petterson i Degerfors, Thapper, Karlsson i Olofström och fröken Vinge.