

Nr 218

Av herrar **Johansson** i Stockholm och **Hagberg**, *angående ytterligare järnvägsanläggningar i Stockholms södra ytterområden.*

Frågan om att i Stockholm skapa ytterligare en SJ-storstation — en centralstation för staden söder om Söder — har vid flera olika tillfällen aktualiserats. Stockholms stads utbyggnad under senare år har medfört att redan nu omkring 275 000 invånare bor i de södra ytterområdena, skilda från centrala staden genom vattendrag, som gör kommunikationerna till svårlösta problem. Den tillväxt av staden, som kan väntas inom det närmaste årtiondet, kommer att ytterligare öka invånarantalet i Söderort till åtminstone 350 000 och därmed ännu starkare motivera åtgärder ägnade att underlätta kommunikationsproblemen. Även om det kan sägas att lösningen av trafikfrågorna i Stockholm huvudsakligen är en angelägenhet för de kommunala myndigheterna, är det en viktig uppgift att också på ett tillfredsställande sätt lösa SJ-trafiken i landets huvudstad.

Starka skäl kan åberopas för skapandet av en Söder centralstation i huvudstaden. Det borde anses som en naturlig serviceuppgift att ordna förhållandena så för de 275 000 människor som redan bor i de södra ytterområdena, att de inte ovillkorligen skall behöva åka till centralstationen i stadens centrum med användande av hårt belastade lokala trafikmedel, då de behöver ta SJ:s tjänster i anspråk. Vid byggandet av den tvärgående förbindelseled (Essingeleden), som står som ett trängande behov för stockholmstrafiken, skulle för övrigt en Söder centralstation också med fördel kunna utnyttjas av dem, som är bosatta i de västra ytterområdena med dess för närvarande 140 000 invånare.

Redan godkända planer förutser skapandet av ett nytt stort industricentrum invid Älvsjö utmed två järnvägslinjer (stambanan söder- och västerut och Nynäsbanan), där det gynnsamma i läget emellertid endast kommer fullt till sin rätt genom ett utbyggande av en fullgod service i fråga om godstransporter.

Skapandet av en Söder centralstation vore sålunda motiverat redan av hänsyn till invånarna och till olika företagsintressen i Stockholm. Därtill kommer emellertid, som antytts, att de södra ytterområdena genomkorsas av södra och västra stambanorna, och det kan inte anses rationellt, att långväga resenärer som har Söderort i huvudstaden till färdmål först skall nödgas åka till stadens centrum för att därefter under besvärliga lokaltrafikförhållanden resa tillbaka igen ett stycke av vägen.

I en expertartikel i tidskriften Affärsekonomi (nr 10/1957) förklaras bl. a. i denna fråga:

”Den nya centralorten (alltså söder om Söder) bör förses med järnvägsstation för såväl lokal- som fjärrtrafik. Det kan inte anses vara märkvärdigare att fjärrtågen stannar här än att de stannar såväl vid stationen Hamburg-Altona som vid

Hamburgs centralstation. Inte heller är det mycket mindre befogat än att malmötågen stannar i Lund, ett fåtal kilometer från Malmö, eller i Norrköping, som är en stor stad men bara har en tredjedel av Söderorts folkmängd. En välbehövlig avlastning av den trånga Centralplanen vid Vasagatan skulle uppnås. För SJ:s lokaltågstrafik skulle det innebära trafikekonomiska fördelar att få förmedla trafik mellan flera stationer belägna i cityområden.”

Frågan om *var* en Söder centralstation bäst kunde förläggas har också varit föremål för stort intresse. Motionsledes i Stockholms stadsfullmäktige och i ovan nämnda artikel har föreslagits att den borde förläggas i anslutning till en ny citybildning i Östberga (Årsta gärde), där SJ redan sedan många år disponerar mark, avsedd för anläggandet av en rangerbangård. Det har hävdats, att en stor person- och godsstation borde ges företräde här, medan en rangerbangård med fördel kunde placeras längre bort från stadens centrum. I ett av Stockholms stadsfullmäktige i februari 1957 godkänt förslag skisseras en generalplan för bl. a. Älvsjö centrum, varvid som en naturlig förutsättning räknats med att hit förlägga en Söder centralstation genom utbyggnad av Älvsjö järnvägsstation även för fjärrtågstrafiken och för fullständig godsservice. Nödvändiga markområden har även reserverats i generalplanen för att möjliggöra en sådan utbyggnad.

Oavsett var det kan anses mest ändamålsenligt att förlägga en Söder centralstation, inom Östberga-området eller cirka en kilometer längre söderut vid Älvsjö station, anser vi det angeläget att hela denna fråga snarast blir föremål för nödvändiga planeringsåtgärder.

SJ:s ledning synes ha föga intresse för förslaget om en ytterligare storstation i huvudstaden. I samband med behandlingen av förslaget till generalplan för Älvsjö centrum förklarades i yttranden dels den 4 juni 1956, dels den 22 oktober 1956, att man visserligen i princip intet hade att erinra men att ”intresset för dagen är ringa” och att man ”icke reservationslöst godtagit förslaget om storstation i Älvsjö”. Bland annat förklarades det ”ej förenligt med SJ:s intressen att Älvsjö station får en fullständig godsservice” och hänvisades till att det skulle innebära att ”snälltågen skulle få uppehållstider på omkring 10 minuter”.

Om beräkningen är riktig är den i själva verket ett mycket starkt argument för nödvändigheten av en Söder centralstation. Om som jämförelse anföres, att södergående dagsnälltåget har ett tidtabellsenligt uppehåll vid Norrköping av 5 minuter, vid Linköping 3 minuter etc. räknar järnvägsstyrelsen uppenbarligen med att en Söder centralstation vid Älvsjö skulle ha dubbelt så stor volym av res- och expressgoods som Norrköping. Under sådana förhållanden är det ur trafikantsynpunkt ett angeläget serviceintresse att tillgodose kravet på en centralstation i Söderort.

Utbyggandet av en Söder centralstation kan inte ske från i dag till i morgon. Å andra sidan är planeringsarbetet härför en aktuell uppgift. I fråga om Östberga-området är redan den tekniska planeringen klar beträffande byggandet av ett omfattande partihandelseentrum, som för att kunna fungera på ett till-

fredsställande sätt kräver rätt omfattande godsbangårdsanläggningar. Enligt uppgift pågår förhandlingar med SJ i denna detalj. Det borde emellertid enligt vår mening vara angeläget att det från SJ:s sida sker en ordentlig planläggning av hela frågekomplexet, skapandet av en Söder centralstation, anläggning av gods- och rangerbangård och därmed sammanhängande spørsmål. Det gäller här frågor, som inom överskådlig tid blir högaktuella och som är av största betydelse inte endast för omfattande trafikantgrupper och affärsintressen utan också för SJ:s egna intressen.

Med hänvisning till vad som i motionen anförts föreslås sålunda,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer, att det måtte uppdragas åt kommunikationsdepartementet och ledningen för statens järnvägar att snarast låta verkställa utredning och framlägga förslag om nödvändiga järnvägsanläggningar i Stockholms södra ytterområden, inbegripet skapandet av en Söder centralstation.

Stockholm i januari 1958

Gustav Johansson

Hilding Hagberg
