

N:o 55.

Ank. till Riksd. kansli den 22 april 1902, kl. 1 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående provisoriska anordningar vid Stockholms centralstation m. m.

(R. A.)

Uti en den 28 sistlidne februari till Riksdagen aflåten proposition (n:o 40) har Kongl. Maj:t, under återopande af propositionen bilagdt statsrådsprotokoll öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen *dels* att för år 1903 bevilja:

till utförande af provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm	kronor 1,368,000: —
till påbörjande af permanent godsbangård vid Norrtulls station	» 414,000: —
och till påbörjande af en rangeringsbangård vid Tomtebodas	» 390,000: —
	<hr/>
	eller tillsammans kronor 2,172,000: —

att utgå från riksgäldskontoret, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor;

dels att medgifva, att det belopp, för hvilket enligt Riksdagens skrifvelse den 1 maj 1900 må inköpas sådana egendomar, som af Kongl. Maj:t pröfvas vara för statens jernvägar behöfliga för genomförande af nya bangårdsanordningar i Stockholm, må höjas från 5,000,000 kronor till 6,000,000 kronor, under iakttagande fortfarande af de i samma skrifvelse fastställda vilkor, med det tillägg, att medlen må kunna i förekommande fall användas jemväl till inköp af gatumark och till löseskilling vid förvärf af egendom i enlighet med gällande bestämmelser angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof;

dels ock att medgifva, att ett för anläggning af godsbangård vid Norrtulls station erforderligt område af omkring 38 ar af kronolägenheten Stallmästaregården i Solna socken må af jernvägsstyrelsen öfvertagas för att disponeras för statens jernvägars räkning, med skyldighet för jernvägsstyrelsen att utgifva den ersättning för förlust eller olägenhet i anledning af öfverlåtelsen, som må bära lägenhetens nuvarande arrendator tillkomma.

I en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 180) har herr *G. O. Wallenberg* hemställt, att Riksdagen måtte, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition, angående åtskilliga anläggningar inom Stockholms bangårdsområde, *i hvad den afser påbörjandet af en godsbangård vid Norrtull*, i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes tillse, att, vid uppgörandet af förslag till nya godsstationer i Stockholm, dessa, så vidt möjligt vore, måtte komma i omedelbar förbindelse med lastkajerna vid Saltsjön eller Mälaren.

Till det vid den kongl. propositionen fogade statsrådsprotokollet har statsrådet och chefen för civildepartementet anført följande.

Den 10 april 1896 behagade Kongl. Maj:t uppdraga åt jernvägsstyrelsen att, efter vederbörlig utredning, taga under öfvervägande och till Kongl. Maj:t inkomma med nytt fullständigt, af kostnadsförslag åtföljdt definitivt förslag, huru centralstationen i Stockholm borde på ett för trafikens ombesörjande tillfredsställande sätt lämpligast ordnas. På framställning af jernvägsstyrelsen medgaf Kongl. Maj:t vidare den 27 november 1896, att jernvägsstyrelsen finge för erhållande af förslag till

ordnande af centralstationen anordna en internationel täffan enligt af styrelsen utarbetadt program. Efter det pristäffing sålunda af jernvägsstyrelsen anordnats och åtskilliga täffingsförslag inkommit, hade den utsedda prisnämnden tilldelat första priset åt ett af ingenjörerna C. O. Gleim från Tyskland och S. Eyde från Norge uppgjort förslag, omfattande ordnandet af icke allenast centralstationen, utan äfven stationsförhållandena i och invid Stockholm i deras helhet. Med anledning af föreskriften i kongl. brefvet den 10 april 1896 hade derefter jernvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 29 januari 1901 afgifvit ett af kostnadsberäkningar åtföljdt förslag till omgestaltning af bangårdsförhållandena i och invid Stockholm, hvilket förslag uppgjorts med ledning af förberörda af Gleim och Eyde författade, prisbelönade förslag till nämnda omgestaltning.

I betraktande af de stora kostnader, som genomförandet af anordningarne enligt jernvägsstyrelsens berörda förslag skulle kräfvat, fann Kongl. Maj:t den 8 mars 1901 godt uppdraga åt en komité af sakkunnige män att, med särskildt tagen hänsyn dertill, huruvida icke ifrågavarande bangårdsförhållanden kunde för mindre kostnad på ett för trafikens behöriga ombesörjande och hufvudstadens intressen likväl tillfredsställande sätt ordnas, till Kongl. Maj:t inkomma med yttrande i anledning af ej mindre jernvägsstyrelsens förslag till omgestaltning af bangårdsförhållandena än äfven styrelsens förslag rörande vestra stambanans ändrade inledande till hufvudstaden samt att dervid tillika taga i öfvervägande gjorda uttalande rörande annan sträckning af denna stambana än den af styrelsen förutsatta, hvarjemte komitéen berättigas att, derest annat sätt för frågornas lösning än det af jernvägsstyrelsen föreslagna syntes komitéen böra ifrågakomma, derom afgifva förslag.

Under de arbeten inom denna komité, som vid ett flertal sammanträden pågått, hade — såsom ock varit att vänta — i anledning af den stora omfattningen af komiténs uppdrag så många skilda meningar och olika uppslag förekommit, kräfvande så omfattande utredningar, att yttrande och förslag från komitéen omöjligen kunde vara att vänta å sådan tid, att någon framställning i anledning deraf skulle kunna aflåtas till innevarande års Riksdag.

Under sådant förhållande och då för närvarande icke kunde förutses, när komiténs arbeten hunne afslutas, och än mindre den tidpunkt, då, efter Kongl. Maj:ts pröfning och komiténs förslag och Riksdagens derpå i frågorna fattade beslut, anordningarne å härvarande bangårdar

och särskildt å centralbangården kunde förväntas hafva blifvit satta i ett skick, som motsvarade trafikens kraf, hade jernvägsstyrelsen i skrifvelse den 6 december nästlidna år funnit sig böra hos Kongl. Maj:t göra framställning om provisoriska anordningars vidtagande för afhjelpande af de största bristerna och förebyggande af stundom öfverhängande trafikfaror, allt i afvaktan på en slutlig lösning af den stora bangårdsfrågan i Stockholm.

Jernvägsstyrelsen hade härvid till en början åberopat sin i omförmälda skrifvelse den 29 januari 1901 intagna redogörelse för trafikens stora tillväxt vid Stockholms centralstation och dess bistation, den s. k. norra stationen. I nämnda skrifvelse fanns intagen följande öfversigt:

År	Antal resande		Gods	
	Anlända	Afresta	Anländt	Afsändt
			Ton	
1875	252,655	250,746	59,017	33,531
1880	284,851	288,015	76,342	48,475
1885	396,261	332,857	135,553	62,884
1890	340,978	338,193	159,875	57,750
1895	414,237	376,245	183,775	58,058
1896	459,950	399,634	192,460	67,372
1897	764,695	470,383	184,968	72,015
1898	614,279	516,903	212,457	80,467
1899	730,022	626,798	202,821	95,493

hvarjemte meddelats, att vid Stockholms centralstation expedierats i medeltal för dag under år 1890 63, under år 1895 69, under år 1896 73, under år 1897 84, under år 1898 89, under år 1899 104 och under år 1900 116 tåg. Enligt den tidtabell, som vore gällande från och med den 1 oktober 1901, uppginge antalet tåg till 127 om dagen. Utrymmet vore vissa tider af dygnet så strängt upptaget, att man i det allra närmaste stode vid resursernas gräns; och styrelsen hade icke ansett sig böra fördölja, att faran för olyckshändelser stundom vore öfverhängande.

Jernvägsstyrelsen, som ansåge sig icke kunna taga på sitt ansvar att söka utan fara för lif och egendom uppehålla den trafik, som existerade, med mindre än att skyndsamt åtgärder vidtoges till afsevärdt

förbättrande af förhållandena, hade låtit utarbета och öfverlemnade med skrifvelsen förslag till provisoriska utvidgningar och anordningar vid centralstationen och norra stationen; och hade styrelsen för detta förslag lemnat följande redogörelse.

Förslaget afsåge i hufvudsak att vid centralstationen skilja den lokala persontrafiken från fjerrtrafiken samt att för de tomma tågsätten bereda lämpligt antal uppställningsspår så belägna, att in- och utförandet af tågen till och från dessa spår kunde ske utan hinder och fara för sjelfva tågtrafiken på de verkliga tågvägsspåren.

För den lokala persontrafikens betjenande skulle emot målarstranden invid Jakobsgatans förlängning uppföras ett provisoriskt mindre stationshus med tillhörande plattformar. Då lokaltågens antal utgjorde öfver 50 procent af samtliga tåg, som trafikerade centralstationen, torde det ligga i öppen dag, att ett aflyftande af denna lokaltrafik från centralstationshusets lokaler och spåren under hallen skulle väsentligt underlätta skötseln af fjerrtrafiken, hvilken der fortfarande skulle expedieras.

För erhållandet af för tågsätten nödiga uppställningsspår, som centralstationen allt fortfarande saknade, äfvensom för beredande af särskilda tågvägar dels till det nyssnämnda lokaltrafikstationshuset, dels för passerande godståg erfordrades upplåtelse eller förvärf af ej mindre den del af Lilla Munklägersgatan och angränsande delar af från denna utgående gator, som låge omedelbart vester om nuvarande bangården, än äfven de intill berörda gata närmast liggande tomterna samt förlängning af Kungsgatans viadukt och i allmänhet en förändring och förbättring af spår- och vexellägena, lämpade efter de nya dispositionerna på ett sålunda något förstoradt bangårdsområde.

För att undanrödja de hinder och den trängsel, som nästan dagligen förefunnes uti sjelfva centralstationshuset, inginge i förslaget såsom en vigtig och integrerande del vissa förändringar af nämnda hus. Sålunda skulle midtelpartiet förses med en utbyggnad emot centralplanen för beredande af bättre utrymmen vid biljettförsäljningen och resgodsemottagningen inom en större vestibul; längs husets fasad på båda sidor om midtelpartiet skulle utvändiga korridorer anordnas, hvarigenom husets nuvarande hela bredd komme sjelfva trafiklokalerna och deras utrymmesbehof till godo, hvarjemte en del förändringar och förflyttningar af åtskilliga lokaler i husets bottenvåning förutsetts. Detta förslag till ett provisoriskt omdanande af byggnader och spårssystem vid

centralstationen vore så planlagdt, att det icke på något sätt förryckte eller fastläste frågan, hvar den blifvande stora nya centralstationen skulle läggas. I stort sedt utgjordes detta provisorium hufvudsakligast af spåranordningar, hvilkas öfverbyggnad äfvensom för trafiksäkerhetens betryggande föreslagna vexelförreglingar hade sitt värde kvar, hvar de än utfördes eller flyttades, och beträffande de områden och tomter, som måste för förslaget utförande förvärfvas, hölle styrelsen före, att, äfven om den blifvande centralstationen skulle komma att förläggas på annan plats, dessa områden då utan någon förlust för statsverket borde kunna afyttras.

Förslaget hade beräknats medföra en kostnad af 1,368,000 kronor. Förvärfvandet af för detsammas genomförande erforderlig, enskilde tillhörig mark ansåges komma att kräfva ett belopp af 1,425,000 kronor att liqvideras med användande af icke disponerade 2,543,869 kronor af de 5,000,000 kronor, som Riksdagen ställt till Kongl. Maj:ts förfogande för förvärf af mark inom Stockholm för bangårdsanordningarna derstädes. Värdet af de Stockholms stad och Stockholm—Vesterås—bergslagens jernvägsaktiebolag tillhöriga områden, hvilka behöfde tagas i anspråk för ifrågavarande ändamål, hade af sakkunnig uppskattats till respektive 985,025 kronor och 458,950 kronor eller till sammanlagdt 1,443,975 kronor.

Beträffande Stockholms stads områden trodde sig styrelsen hafva anledning antaga, att dessa kunde förvärfvas på annat sätt än genom kontant betalning, men skulle så icke varda förhållandet, komme för hela jordförvärfvet att erfordras ett belopp af 325,106 kronor utöfver hvad som återstode af nyssnämnda 5,000,000 kronor.

Det sålunda till sina hufvuddrag omnämnda förslaget med till det samma hörande bestämda tågvägar för afgående och ankommande fjerrtåg, för lokaltågen och de södergående godstågen äfvensom för driftsbangårdens anslutningsspår kunde icke komma till utförande med mindre, än att en ganska afsevärd del af de spår, som hittills disponerats af norra stationen för godstrafiksändamål, finge användas för och framdeles betjena person- och ilgodstrafiken från och till centralstationen. Under sådant förhållande måste en del af den nuvarande godstrafiken vid norra stationen äfvensom det rangeringsarbete, som der nu utfördes, öfverflyttas till andra ställen. Styrelsen hade då ansett, att vagnslastgodset, särdeles det gröfre, såsom virke, ved, byggnadsmaterialier, foder m. m., skulle få sin hufvudsakliga station vid Norrtull, och att godstågens rangering i stort sedt skulle utföras vid Tomtebodas, samt att sålunda i sammanhang

med det ofvan omförmälda förslaget till förbättrade provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen och såsom en nödvändig följd deraf anordningar skulle träffas vid Norrtull för emottagning och afsändning af gröfre vagnslastgods och vid Tomteboda för rangering af alla godståg. Härtill komme, att i och för sig redan nu förhållandena vid norra stationen vore sådana, att nödvändigheten bjöde, det godsets emottagning och afsändning underlättades. Så hade bland annat vid flera tillfällen denna station icke kunnat upptaga dit destineradt gods, utan hade af sådan anledning vagnar måst uppehållas ganska afsevärd tid å andra stationer.

Hur än den slutliga lösningen af Stockholms bangårdsfråga kunde blifva, komme som hufvudmoment i denna lösning alltid att ingå anläggandet af en godsstation vid Norrtull och af en rangeringsbangård vid Tomteboda. Styrelsen hölle därför före, att berörda till utförande föreslagna anordningar vid Norrtull, sedan — med undantag af två Stockholms stad tillhöriga mindre områden — erforderlig mark derstädes nu förvärfvats, icke kunde anses och ej heller borde verkställas såsom ett provisorium, utan att desamma borde utgöra en början till och en del af den godsbangård, hvilken derstädes under alla förhållanden måste komma till stånd, särskildt med hänsyn till den stora stadsdel, som der i närheten uppstått och raskt utvecklats sig, samt att beträffande Tomteboda, om än det definitiva och detaljerade spårläget på en blifvande rangeringsbangård derstädes icke för närvarande kunde i dess helhet bestämmas, de spåranordningar och den för dem betingade terrassering, hvartill styrelsen nu hemstälde om medel, komme att hafva sitt fulla värde för den blifvande stora rangeringsbangården, som likaledes under alla förhållanden och vid hvarje framställt förslag alltid varit derstädes tilltänt. Styrelsen hade därför hemställt, att vid Norrtull måtte såsom permanent anläggning få påbörjas anordnandet af en godsbangård, till det omfång, som de nuvarande förhållandena kräfde, och för en beräknad kostnad af 414,000 kronor, samt att vid Tomteboda nödiga rangerspår måtte få utläggas och tågvägarne bättre anordnas för en beräknad kostnad af 390,000 kronor, allt i afsigt att från norra stationen afflyfta större delen af vagnslastgodset samt det rangeringsarbete, som der icke vidare kunde utföras, om den provisoriska omdaning af centralstationen, hvartill styrelsen nu framlade förslag, blefve beslutad.

Skulle omhandlade förslagen vinna Kongl. Maj:ts gillande och komma till utförande, ansåge styrelsen, att de svåraste olägenheterna för

den närmaste framtiden blefve undanröjda, samt att dessa provisoriska anordningar borde kunna under en tidrymd af 10 à 12 år vara tillfyllest för ett någorlunda beqvämt och trafiksäkert besörjande af rörelsen vid centralstationen. Styrelsen förestälde sig derjemte, att frågan om det permanenta ordnandet af bangårdsförhållandena i hufvudstaden skulle kunna blifva så tidigt afgjord af Kongl. Maj:t och Riksdagen, att då det nu föreslagna provisorium befundes icke vara tillräckligt, arbetena på den nya centralbangården och dermed sammanhängande anordningar fortskridit så långt, att vid den tidpunkt, då ytterligare behöfligt utrymme påfordrades, sådant kunde beredas vid de nya permanenta anläggningarna.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt och då det vore en trängande nödvändighet, att någonting snarast möjligt gjordes för att förbättra trafikförhållandena vid centralstationen, hade styrelsen hemställt, att Kongl. Maj:t ville till innevarande års Riksdag aflåta proposition om beviljande af anslag till utförande af omförmälda anläggningar, nemligen för provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen 1,693,106 kronor, deri inberäknade de 325,106 kronor, som under angifven förutsättning möjligen erfordrades utöfver förberörda af Riksdagen förskottsvis beviljade 5,000,000 kronor samt för påbörjande af anläggning af dels permanent godsbangård vid Nortull 414,000 kronor, dels rangeringsbangård vid Tomtebodan 390,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att af nu angifna summa redan under år 1902 disponera 1,000,000 kronor.

Slutligen hade styrelsen anmält, att för utförande af ifrågavarande anordningar vid Norrtull omkring 3,800 qvadratmeter erfordrades af den Kongl. Maj:t och kronan tillhöriga mark vid Stallmästaregården.

Enligt ett vid jernvägsstyrelsens skrifvelse fogadt utdrag af protokollet vid omförmälda 1901 års bangårdskomité's sammanträde den 4 december 1901, hade komitén, efter tagen del af jernvägsstyrelsens ifrågavarande förslag, såsom sin mening beträffande samma förslag uttalat,

att det för tillgodoseende af den vid Stockholms centralstation och norra station ständigt växande trafikens kraf med nödvändighet erfordrades, att anordningar ofördröjligen vidtoges till förbättrande af de nuvarande stationsförhållandena derstädes;

att de af jernvägsstyrelsen nu föreslagna provisoriska anordningarna, hvilka utgjorde de minsta förändringar af de nuvarande förhållandena, som lämpligen kunde för undanrödjande af de svåraste, nu rådande

olägenheterna ifrågasättas, syntes vara af sådan beskaffenhet, att, utan att desamma kunde inverka på sättet för den slutliga lösningen af jernvägsstationsfrågan i Stockholm, de kostnader, som på dem komme att nedläggas, skulle lända till ganska afsevärd nytta vid stationsförhållandenas slutliga ordnande och således icke kunde anses vara i nämnvärd grad för framtiden förspilda;

samt att de permanenta anläggningarna af en godsstation vid Norrtull för gröfre vagnslastgods och af en rangeringsstation vid Tomteboda för godstrafiken, hvilka anläggningar gifvetvis måste anses komma att under alla förhållanden ingå uti det slutliga ordnandet af stationsförhållandena i Stockholm, i och för sig nödvändiggjordes af den ökning i godstrafiken, som redan nu vore för handen.

Då förslaget innebure, att en del kronan tillhörig mark vid Stallmästaregården skulle tagas i anspråk för godsbangården vid Norrtull, anbefaldes den 24 december 1901 domänstyrelsen att, efter vederbörandes hörande, skyndsamt afgifva underdånigt utlåtande i ärendet, så vidt afsåges upplåtelse af mark från Stallmästaregården till statens jernvägar.

I anledning häraf hade domänstyrelsen med eget underdånigt utlåtande den 7 sistlidne februari öfverlemnad underdåniga yttranden af lägenhetens arrendator samt t. f. domänintendenten och Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Stockholms län.

I det af arrendatorn afgifna yttrandet hade denne, som å lägenheten bedrefve en omfattande värdshusrörelse, anført, att å det område, som jernvägsstyrelsen önskade taga i anspråk och hvilket vore afsedt att användas för anordnande af utdragsspår och banvall, funnes uppförd en stor välbyggd kugelbana samt ett mindre boningshus jemte åtskilliga bodar och uthus samt att den ifrågasatta banvallen komme att nödvändig-göra borttagandet af kugelbanan jemte öfriga byggnaderna, afskära en del af den till lägenheten ledande väg med allé samt nödvändig-göra omläggning af infartsvägen och de å lägenheten inledda gas- och vattenledningar och onyttiggöra belysnings- och vattenledningsanstalterna vid kugelbanan och öfriga åbyggnader i fråga; och hade arrendatorn, som insåge, att marken utan hinder af arrendatorns protest komme att tagas i anspråk för uppgifna ändamålet, och därför ej hade annat än att foga sig deruti, yrkat, dels att, då det å området uppförda boningshuset blifvit uthyrdt för tiden till den 14 mars 1906 och hyresgästen i anledning af den underdåniga framställningen blifvit uppsagd till afflyttning den 1 oktober innevarande år, området icke måtte af jernvägs-

styrelsen få tagas i anspråk före sistnämnda dag, dels att, innan området finge af jernvägsstyrelsen disponeras, arrendatorn måtte beredas tillfälle att omlägga infartsvägen samt gas- och vattenledningarna, hvilka vore nedlagda å samma område, dels slutligen att varda ersatt för de förluster, som genom områdets besittningstagande och banvallens framdragande kunde arrendatorn orsakas. I detta afseende hade arrendatorn, som förbehållit sig att framdeles få framställa ersättningsanspråk för stagnation i rörelse och minskning i inkomster samt för intrång och obehag, yrkat att för de förluster, som af arrendatorn redan nu kunnat beräknas, erhålla ersättning, för mistad hyra af omförmälda boningshus, till hyresgästen för afflyttning före kontraktstiden, för värdet af kägelbanan med mera, för omläggning af infartsvägen, för omläggning af gas- och vattenledningarna, för mistade inkomster af kägelbanan, för minskade inkomster å rörelsen till följd af kägelbanans borttagande samt för mistad höskörd med ett sammanlagdt belopp af 30,609 kr. 75 öre jemte 6 procents ränta derå, till dess beloppet blefve utbetaldt.

I det af t. f. domänintendenten afgifna yttrande hade denne meddelat, att områdets afstående för uppgifna ändamålet icke kunde vara till hinder för dispositionen af lägenheten i öfrigt, vare sig densamma fortfarande komme att upplåtas på arrende eller skulle på annat sätt disponeras, samt tillika föreslagit, att, innan andra arbeten inom området påbörjades, jernvägsstyrelsen dels skulle anlägga ny utfartsväg från lägenheten i stället för den del af den nuvarande, som låge inom det begärda området, på sätt den underdåniga framställningen bilagd karta utvisade, dock med den ändring, att vägen lades på ett afstånd af tre meter mellan den blifvande banvallen och vägdikets yttre kant, på det plats måtte beredas för alléträd mellan vägen och banvallen, dels ombesörjde plantering af erforderliga alléträd af lind på samma afstånd från hvarandra som de förutvarande, dels omlade de gas- och vattenledningar, som ledde till lägenheten, eller derom med arrendatorn träffade öfverenskommelse. Beträffande arrendatorns ersättningsanspråk hade t. f. domänintendenten, utan att för närvarande ingå i bedömande af beloppens storlek, förklarat sig icke hafva något att erinra mot de i arrendatorns yttrande intagna särskilda ersättningsrubrikerna, men framhållit, dels att, för den händelse arrendatorn med vederbörligt tillstånd komme att under arrendetiden uppföra en ny kägelbana i den gamlas ställe, ersättning icke borde tillerkännas arrendatorn för förlust i följd af kägelbanans borttagande för längre tid, än motsvarande rörelse legat nere, dels

att ersättning för omläggning af väg och ledningar borde utgå endast i det fall, att dessa arbeten icke komme att af jernvägsstyrelsen ombesörjas; och hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande förklarar sig instämma i det af t. f. domänintendenten afgifna yttrande.

För egen del hade domänstyrelsen meddelat:

att kronolägenheten Stallmästaregården förut utgjort en del af Karlbergs kungsgård, men jemte andra lägenheter blifvit till statsverket indragen och för dess räkning utarrenderad samt genom kammarkollegii beslut den 8 februari 1820 till efterrättelse vid oneras utgörande åsatts $\frac{11}{128}$ mantal;

att lägenhetens område enligt deröfver år 1899 upprättad karta med beskrifning utgjorde 4 har 66,80 ar, deraf afsöndrats för jernvägen Stockholm—

Värtan	12	ar	
upplåtits enligt kongl. brefvet den 25 september 1863 till Stockholms stad för väg och lastbrygga vid Brunnsviken	39,40	»	51,40 »
			<hr/>
	återstår 4 har 15,40 ar,		

deraf 3 har 68,30 ar tomter och åker, 9,30 ar äng och odlingsmark, 10,30 ar afrösningsjord och 27,50 ar impediment, hvilket område blifvit enligt föreskrift i kongl. brefvet den 16 mars 1900 utarrenderadt under 5 års tid från den 14 mars 1901;

att enligt det af styrelsen för denna utarrendering den 27 juli 1900 med enkan Hilda Wellander afslutade kontrakt årliga arrendet utginge med 2,450 kronor; och funnes i arrendekontraktet, bland annat, stadgadt, att jemlikt kongl. brefvet den 19 februari 1864 den till lägenheten hörande åker och ängsmark skulle såsom äng eller parkanläggning användas samt att arrendatorn icke egde att utan styrelsens medgifvande för egen eller annans räkning nybyggnad å lägenheten uppföra eller låta uppföra; samt

att, på arrendatorns ansökning att å lägenhetens mark få nedlägga ett vattenledningsrör fram till den å lägenheten befintliga värdshusbyggnaden och en derintill belägen villabyggnad, styrelsen den 26 juli 1901 förklarar, att från styrelsens sida hinder ej mötte för arrendatorn att inom det arrenderade området anlägga och under arrendetiden begagna för vattenledningen erforderliga rör, dock med skyldighet för

arrendatorn att omedelbart efter rörledningens fullbordande återställa marken i dess förutvarande skick.

Mot upplåtelsen till jernvägsstyrelsen af ifrågavarande område hade domänstyrelsen ingenting att erinra. Hvad angingo de af arrendatorn fordrade ersättningar hade visserligen, såvidt af hos styrelsen förvarade handlingar kunde inhemtas, tillstånd till uppförandet af kägelbana med boningshus icke meddelats, men syntes likväl, vid det förhållande att bland de arrendevilkor, som varit gällande vid tiden för uppförandet af kägelbanan, hvilken, enligt hvad en karta öfver lägenheten af år 1862 utvisade, förefunnits redan då, icke förekomme direkt förbud för arrendatorn att å lägenheten uppföra byggnader för enskild räkuing, arrendatorn icke böra fränkännas ersättning för den skada, som genom byggnadernas borttagande tillskyndades arrendatorn. Styrelsen ansåge emellertid såväl det härför fordrade skadeståndets belopp som de af arrendatorn i öfrigt begärda ersättningar vara alltför högt tilltagna, hvarjemte styrelsen fäste uppnärksamheten derpå, att, såsom af en bilagd år 1898 öfver lägenheten upprättad karta med tillhörande beskrifning af år 1899 inhemtades, väg till lägenheten redan funnes ledande från allmänna landsvägen till Stockholms stads hamnområde, hvarför ifrågasättas kunde, huruvida den påfordrade väganläggningen kunde anses behöflig.

Det torde kunna — yttrar föredragande departementschefen härefter — anses oomtvistligt, att åtgärder inom den närmaste framtiden måste i betydande omfattning vidtagas för ordnande af bangårdsförhållandena i hufvudstaden, på det att dessa måtte komma att motsvara den ökade trafikens oafvisliga kraf. Dessa åtgärder vore endast den naturliga följden deraf, att den högst väsentliga, oafbrutna stegringen i trafiken å statsbanorna till och från hufvudstaden, som inträffat under den långa tidrymden efter tillkomsten af de nuvarande stationerna i Stockholm, icke motsvarats af förbättringar och utvidgningar af samma stationer, hvadan dessa blifvit allt mera otillräckliga för sitt ändamål och, icke minst med hänsyn till den resande allmänhetens personliga säkerhet, otillfredsställande.

Nu hade jernvägsstyrelsen på goda skäl stödt sin uttalade åsigt, att en del af de erforderliga utvidgningarna vore af den trängande beskaffenhet, att man icke kunde stå till svars med att dröja dermed, tills den anordnade utredningen af frågan i hela dess vidd hunne föras till slut. Detta gälde närmast den föreslagna provisoriska utvidgningen af centralstationen. Med jernförelsevis enkla medel skulle man här vinna

ett af nödvändigheten påkalladt och vid alla stora stationer ifrigt eftersträfvadt särskiljande af lokal- och fjerrtrafiken med skilda plattformar och skilda tågvägar inom stationsområdet jemte nödigt antal uppställningsspår för tågsätten samt ett genomgångsspår för den transiterande godstrafiken. Dermed vore ock den mest öfverhängande faran för olycks-händelser vid trafikerandet af centralbangården undanröjd.

Ehuru en betydande del af trafiken inom det nuvarande centralstationshusets expeditiionslokaler på detta sätt komme att undanflyttas till lokaltågstationen vid Jakobsgatans förlängning, vore dermed ändock icke tillräckligt sörjdt för undvikande af hinderlig trängsel inom centralstationshuset, utan fordrades därför dessutom de af jernvägsstyrelsen föreslagna utvidgningarna inom stationshusets bottenvåning.

Med anledning af behovet att anordna skilda tågvägar för lokal- och fjerrtrafiken samt särskildt spår för den genomgående godstrafiken komme ändringen i spåranordningarne nödvändigt att sträcka sig öfver jemväl en stor del af norra stationens bangårdsområde.

Kostnadsförslaget för de föreslagna ändringsarbetena innefattade, fränsett tills vidare behovet af ytterligare markförvärf, följande hufvudposter:

förändringar af spårsystemet, innefattande jemväl provisoriska spår och vexelflyttningar under arbetets gång för uppe- hållande af trafiken.....	kr.	235,215: —
vexel- och signalsäkerhetsanordningar	»	153,700: —
diverse arbeten, innefattande, bland annat, plattformstak, 96,000 kronor, förlängning af underföringen af Mästersamuelsgatan, 35,000 kronor, förlängning af viadukten vid Kungsgatan, 241,000 kronor, samt förlängning af underföringen vid norra Bantorget, 13,900 kronor,	kr.	581,255: —
husbyggnadsarbeten, deribland tillbyggnad af centralstationshusets vestibul, anordnande af två utvändiga korridorer samt förändringar i inredningen af stationshusets nedre våning, 171,727 kronor 70 öre, äfvensom ankomsthall för lokaltågen, 40,000 kronor,	»	219,827: 70
oförutsedda utgifter, administration m. m. (15 %/o).....	»	178,002: 30
		<hr/>
tillsammans kronor		1,368,000: —.

Hvad beträffade behovet af förvärfvande af mark för de ifrågasatta förbättringarna vid centralstationen har departementschefen till en början erinrat, att Riksdagen genom skrifvelse den 1 maj 1900, med bifall till framställning i proposition den 23 nästförtgångne februari, medgifvit, att inköp af sådana egendomar, som af Kongl. Maj:t pröfvades vara för statens jernvägar behöfliga för genomförande af nya bangårdsanordningar i Stockholm, finge af Kongl. Maj:t, efter förslag af jernvägsstyrelsen, beslutas för ett sammanlagdt belopp af intill 5,000,000 kronor; att köpeskillingarne för dessa egendomar finge af statskontoret förskjutas af under händer varande medel mot ersättning, hvarom Riksdagen framdeles, på anmälan af Kongl. Maj:t, ville besluta; samt att den afkastning, samma egendomar kunde komma att lemna under tiden, intill dess de blefve för det med inköpet afsedda ändamål använda, finge af jernvägsstyrelsen inlevereras till statskontoret för att redovisas under tilet extra uppbörd.

Uti anförande till statsrådsprotokollet för den 23 februari 1900 hade departementschefen framhållit, att det stora, af ingenjörerna Gleim och Eyde uppgjorda förslaget till nya bangårdsanordningar inom hufvudstaden, äfven om det begränsades till de nödvändigaste åtgärderna för stationernas försättande i tidsenligt skick, medförde behovet att taga i anspråk omfattande jordområden inom hufvudstaden. Ehuru kostnaderna för detta jordförvärf icke i bangårdsfrågans dåvarande läge läte sig med någon säkerhet beräkna, hade departementschefen dock ansett sig böra, såsom i någon mån belysande, omnämna, att enligt kostnadsberäkningarna utgifterna för den utvidgning af jernvägsområdet inom Stockholm, som skulle kunna under den närmare tiden ifrågakomma, upptagits till 5,123,900 kronor. Då dertill vore att märka, att förslagsställarne vid uppgörande af beräkningarne i detta hänseende endast haft att tillgå uppgifter angående de särskilda tomternas taxeringsvärden, kunde det tagas för gifvet, att, derest den ifrågavarande marken skulle förvärfvas genom expropriation, kostnaderna komme att blifva väsentligt högre, än sålunda beräknats.

Af de sålunda anvisade medlen hade på grund af särskilda kongl. beslut användts för inköp af:

fastigheten n:is 3 och 10 i kvarteret Braxen, tillhörig aktiebolaget Klara badinrättning	kr. 620,000: —
fastigheten n:is 19, 20 och 21 i kvarteret Rundelen, tillhörig nya aktiebolaget Atlas	kr. 1,836,130: 90
	<hr/>
	Transport kronor 2,456,130: 90

	Transport kr. 2,456,130: 90
fastigheten n:is 4 och 15 i kvarteret Gösen, tillhörig byggmästaren A. G. Sällström	» 450,000: —
fastigheten n:o 34 i kvarteret Lagerbärsträdet, tillhörig förre fabrikören P. Nilsson	» 160,000: —
hvarjemte för värderingar, verkställda för inköpen, utbetalts	» 540: —
	<hr/>
	tillsammans kronor 3,066,670: 90;

hvidan af de anvisade medlen ännu återstode oanvända 1,933,329 kronor 10 öre, af hvilket belopp en del dock komme att åtgå till gäldande af lagfartskostnader och dylikt för de redan verkställda köpen.

Fastigheten i kvarteret Rundelen vore afsedd till utvidgning af stationen vid Norrtull, de öfriga fastigheterna inginge i det område, som nu erfordrades för utvidgning af centralstationen. De båda sistnämnda fastigheterna i kvarteren Gösen och Lagerbärsträdet hade inköpts efter det jernvägsstyrelsens nu ifrågakvarande förslag uppgjordes.

Det till jernvägsstyrelsens förslag hörande kostnadsförslag för jordförvärfvet innehölle följande poster

Inköp af

I. mark tillhörig Stockholms stad:

mark belägen:

inom Munklägers-	
gatan	2,444 m ²
» Klarabergs-	
gatan	240 »
» Mästersamu-	
elsgatan ...	252 »
» Bryggarega-	
tan	264 »
» Kungsholms-	
brogatan ...	231 »
» Kungsgatan	1,368 »
	<hr/>
summa	4,799 m ² à kr. 50: — kr. 239,950: —
	<hr/>
	Transport kr. 239,950: —

				Transport kr. 239,950: —
Följande tomter helt och hållet:				
Ugglehufvudet n:o 1	1,002 m ²	à kr. 140: —	kr. 140,280: —	
Lagerbärsträdet n:o 2	867 » »	175: — »	151,725: —	
Delar af följande tomter:				
Ugglehufvudet n:o 2	294 m ²	à kr. 140: — »	41,160: —	
Gäddan n:o 1	1,624 » »	140: — »	227,360: —	
Gösen n:is 1 och 3				
samt 2	1,270 » »	140: — »	177,800: —	
Del af stadens tomt-				
del i Karpen	135 » »	50: — »	<u>6,750: —</u>	kr. 985,025: —

II. *mark tillhörig enskilda personer och bolag utom Stockholm—Vesterås bergslagens jernvägsaktiebolag:*

Gösen n:is 4 och 15	2,794 m ²	kr. 450,000: —	
Braxen n:o 4	887 » »	220,000: —	
Braxen n:o 11	705 » »	200,000: —	
Lagerbärsträdet n:o 34	885 » »	160,000: —	
Lagerbärsträdet n:o 35	1,987 » »	<u>395,000: —</u>	» 1,425,000: —

III. *mark tillhörig Stockholm—Vesterås—bergslagens jernvägsaktiebolag* 9,179 m² à kr. 50: — — — » 458,950: —
summa kronor 2,868,975: —

Detta kostnadsförslag hade, sedan det uppgjordes, blifvit underkastadt åtskilliga ändringar.

Den sist i förslaget upptagna posten å 458,950 kronor för inköp af mark från Stockholm—Vesterås—bergslagens jernvägsaktiebolag kunde, enligt hvad departementschefen inhemtat, utgå ur förslaget, emedan bolaget förklarar sig åtnöjas dermed, att för ifrågavarande mark, som redan till större delen disponerades af statens jernvägar, fortfarande tills vidare som hittills erlades skälig hyra.

Såsom nyss nämnts, hade två af de i förslaget upptagna enskilda fastigheterna redan inköpts för därför i förslaget beräknade pris, tillsammans 610,000 kronor.

Till följd häraf skulle från förslaget, punkterna II och III, afgå tillsammans 1,068,950 kronor.

Beträffande derefter de i förslaget upptagna, Stockholms stad tillhöriga gatuområden, tomter och tomtdelar, tillsammans upptagna till 985,025 kronor, erinrade departementschefen, att jernvägsstyrelsen i sin ifrågavarande skrifvelse förmält sig antaga, att dessa områden skulle kunna förvärfvas på annat sätt än mot kontant betalning. Enligt hvad departementschefen från jernvägsstyrelsen inhemtat, hade emellertid de underhandlingar, som med stadens myndigheter hittills hunnit föras, icke gifvit något gynnsamt resultat. Sålunda hade för det område, som skulle för bangårdsanläggningen erfordras från de tomter inom kvarteten Ugglehufvudet och Gäddan, hvilka disponerades af stadens gasverk, gasverksstyrelsen framställt fordran på ersättning med 854,383 kronor, eller således 445,583 kronor mer än af jernvägsstyrelsen beräknade 408,800 kronor, beroende detta till en del derpå att från stadens sida ansetts, att den trafikled, jernvägsstyrelsen skulle bereda i stället för den helt och hållet i anspråk tagna Lilla Munklägersgatan, borde göras rakare och bredare, än jernvägsstyrelsen tänkt sig, och att i följd deraf en större areal mark måste förvärfvas. Dessutom hade gasverksstyrelsen förklarar sig icke kunna afträda områdena förr än den 1 oktober 1904.

På förfrågan hos drätselnämndens första afdelning, huruvida, när och till hvilket pris samtliga de ifrågavarande staden tillhöriga tomter och tomtdelar kunde till statsverket försäljas samt huruvida samtidigt de gatuområden, som behöfdes, kunde blifva till statens jernvägar upplåtna, hade jernvägsstyrelsen från afdelningen erhållit det svar, att afdelningen funnit en definitiv öfverlåtelse af ifrågavarande områden på sätt jernvägsstyrelsen föreslagit, icke böra för det närvarande ega rum, hvarför afdelningen icke heller ansåge sig vara i tillfälle att föreslå salupris för marken i fråga, men att afdelningen för sin del vore villig att på det sätt medverka till en provisorisk lösning af frågan om ordnandet af trafiken vid centralstationen, att afdelningen ville tillstyrka, att de delar af ifrågavarande områden, som icke tillhörde Stockholms gasverk, till statens jernvägar upplättes på högst 15 år mot viss årlig afgift samt på vissa öfriga angifna vilkor, afseende hufvudsakligen sättet och kostnaden för gatutrafikens ordnande i anledning af upplåtelsen.

Vid derefter fortsatta underhandlingar mellan jernvägsstyrelsen och befullmäktigadt ombud för drätselnämndens första afdelning hade från drätselnämndens sida såsom ytterligare vilkor uppställts, bland annat, att jernvägsstyrelsen skulle — utom hvad Lilla Munklägersgatan anginge — efter de 15 årens förlopp antingen till staden återlemna de upplåtna

gatudelarne eller ock på något ställe mellan Jakobsgatan och Kungsgatan, vare sig öfver eller under jernvägen, anordna för gatutrafik körbar förbindelseled med lika god lutning som de upplåtna gatorna hade.

Då detta vilkor uppenbarligen med nödvändighet förutsatte, att åt spår-anordningarna skulle vid en definitiv omgestaltning af bangårdarne i fråga gifvas ett upphöjdt läge, men frågan om en så stor omgestaltning ännu utgjorde föremål för utredning, för närvarande hos bangårdskomitén, hade jernvägsstyrelsen ansett sig icke kunna hos Kongl. Maj:t göra framställning om godkännande af ett aftal med staden på sådant vilkor och därför å nyo hänvänt sig till staden genom skrifvelse till stadsfullmäktige den 10 sistlidne februari.

Af de från stadsmyndigheters sida vid dessa underhandlingar afgifna utlåtanden erhöles man den uppfattningen, att den väsentliga anledningen till obenägenheten mot de provisoriska anordningarna enligt jernvägsstyrelsens förslag vore den, att öfvergången för körtrafik i Gamla Kungsholmsbrogatans plan skulle komma att genom flera nya spårs utläggande väsentligt försämrast. Denna öfvergång vore visserligen redan nu genom de täta afstängningarna för tåg och vexlingsrörelser mycket obehäglig, men till följd af lutningsförhållandena å öfriga förbindelseleder vore denna i allt fall den mest anlitade för körtrafik med tyngre gods mellan Kungsholmen och stadens öfriga delar. Härtill syntes ock hafva slutit sig en förmodan, att den provisoriska anordningen skulle kunna komma att blifva definitiv så till vida, att åstadkommandet af det upphöjda spårläget, som naturligen vore för gatutrafiken förmånligast, komme att uppskjutas till obestämd framtid.

Dessa invändningar syntes väl vara af den beskaffenhet, att desamma kunde genom kloka anordningar häfvas, men torde väl i allt fall åstadkomma, att förhandlingarna med staden icke kunde hinna bringas till slut i så god tid, att resultatet deraf kunde framläggas för nu församlade Riksdag. Behovet af de föreslagna provisoriska bangårdsanordningarna syntes departementschefen åter vara så trängande, att de för desammas snaraste påbörjande nödvändiga åtgärderna icke borde uppskjutas på ett år. Lösning af dessa svårigheter syntes departementschefen lättast beredas på det sätt, att framställning gjordes hos Riksdagen om någon utsträckning af det genom Riksdagens skrifvelse den 1 maj 1900 lemnade medgifvande till inköp af egendomar, som behöfdes för genomförandet af nya bangårdsanordningar i Stockholm.

Jernvägsstyrelsens förslag i fråga om markinköp slutade, såsom

nämnts, å ett belopp af i rundt tal 2,869,000 kronor. Deraf skulle emellertid, enligt hvad förut erinrats, afgå i rundt tal 1,069,000 kronor. Återstoden 1,800,000 kronor skulle åter höjas med i rundt tal 446,000 kronor, derest gasverksstyrelsen skulle hafva rätt i sin uppfattning af värdet å de från gasverket behöfliga tomterna. Hela det beräkneliga penningebehovet för marklösen vore alltså 2,246,000 kronor. Å det af Riksdagen till användande för markinköp medgifna beloppet 5,000,000 kronor, återstode, såsom nämnts, ännu i rundt tal 1,933,000 kronor. Det omedelbara behovet af ytterligare medel för markinköp skulle således utgöra 313,000 kronor. Denna summa syntes dock icke med säkerhet kunna anses tillräcklig. Det vore nemligen först att märka, att visshet ännu icke kunnat vinnas, huruvida de i förslaget ingående enskilda egendomarna kunde förvärfvas utan expropriation; och jemväl i fråga om det öfriga behöfliga området funnes ju ännu icke någon öfverenskommelse i fråga om priset. Dertill komme, att det ännu funnes en del områden på andra håll, hvars förvärfvande för de mest behöfliga förbättringarna af Stockholms bangårdsanordningar icke syntes kunna undvikas. Vid dessa förhållanden ansåge departementschefen lämpligast, att Riksdagens medgifvande att inköpa fastigheter för omförmälda ändamål begärdes utsträckt att omfatta en sammanlagd kostnad af 6,000,000 kronor i stället för 5,000,000 kronor. På det att ovisshet vid tillämpningen icke måtte råda, borde med anledning af anförda omständigheter begäras det förtydligande, att äfven gatumark kunde utgöra föremål för inköp och att medlen jemväl finge användas till löseskilling i anledning af expropriation.

Jernvägsstyrelsen hade framhållit, att för beredandet af de för trafikens ordnande å centralstationen nödvändiga tågvägarne kräfdes så stor del af norra stationens område, att detta dåmera blefve alldeles otillräckligt för lastning af vagnslastgoods och för tågrangeringar, och att det således blefve nödvändigt att verkställa utflyttningar af större delen af vagnslastgodstrafiken till Norrtull och af tågrangeringen för alla godståg till Tomtebodan. Då en godsbangård vid det förra stället och en rangeringsbangård å det senare inginge i hvarje hittills framkommet förslag till definitiv anordning af bangårdsförhållandena i Stockholm, vore således här fråga icke om provisoriska anordningar utan om delar af det definitiva ordnandet af bangårdsförhållandena.

För det nu erforderliga påbörjandet såsom permanent anläggning af en godsbangård vid Norrtull till det omfång, som de nuvarande för-

hållandena kräfde, hade jernvägsstyrelsen beräknat kostnaderna till 414,000 kronor, med följande specificering enligt kostnadsförslaget:

terrassering	kronor	86,500: —
konstarbete, underföring af Norrtullsgatan	»	52,000: —
öfverbyggnad	»	110,030: —
husbyggnader, betjeningshus och godsmagasin	»	65,000: —
diverse arbeten, deribland omläggning af en väg, 195 kronor,	»	27,945: —
jordlösen, deribland ersättning för bortflyttning af ett boningshus och en kängelbana m. m., 10,200 kronor,	»	21,500: —
oförutsedda utgifter (15 % af ofvanstående utom jord- lösen)	»	51,025: —
<u>tillsammans kronor</u>		<u>414,000: —</u>

Såsom redan oförmålts erfordrades för bangårdsanläggningen vid Norrtull ett område af omkring 38 ar af kronolägenheten Stallmästaregården. Då domänstyrelsen icke haft något att erinra mot den ifrågasatta öfverlåtelsen, syntes Riksdagens medgifvande dertill böra inhämtas, och borde dervid icke föreslås något annat vilkor, än att jernvägsstyrelsen skulle vara pliktig utgifva den ersättning för förlust eller olägenhet, som kunde böra lägenhetens nuvarande arrendator tillkomma.

För utläggande vid Tomteboda af nödiga rangeringsspår och bättre anordnande af tågvägarne derstädes hade jernvägsstyrelsen beräknat en kostnad af 390,000 kronor, med följande hufvudposter i kostnadsförslaget:

terrassering	kronor	47,335: —
ändringar af spårsystemet, omfattande jemväl pro- visoriska spår, och vexelflyttningar under ar- betets gång	»	174,245: —
vexel- och signalsäkerhetsinrättningar	»	50,000: —
husbyggnader, betjeningshus,	»	60,000: —
diverse arbeten	»	7,500: —
oförutsedda utgifter, administration m. m. (15 %)	»	50,920: —
<u>tillsammans kronor</u>		<u>390,000: —</u>

Efter samråd med chefen för finansdepartementet ansåge sig föredragande departementschefen böra föreslå, att de medel, som af Riksdagen äskades, begärdes att utgå från riksgäldskontoret, och borde, på sätt jernvägsstyrelsen hemställt, tillika äskas, att ett belopp af 1,000,000 kronor måtte få redan under innevarande år af tillgängliga medel utanordnas.

I betraktande af den omfattning, hvaruti trafiken vid Stockholms centralstation och den s. k. norra stationen är för år ökats, synes det utskottet uppenbart, att med det snaraste åtgärder måste vidtagas för att genom utvidgning och förbättring af de nuvarande stationsförhållandena derstädes bereda möjlighet att tillgodose den växande trafikens fordringar. Det oafvisliga behofvet häraf har med bestämdhet framhållits såväl af jernvägsstyrelsen som ock af den komité, som blifvit af Kongl. Maj:t tillsatt för att afgifva yttrande angående den föreslagna omgestaltningen af bangårdsförhållandena i och invid Stockholm m. m. Enligt hvad denna komité jemväl uttalat, kunde de nu föreslagna provisoriska anordningarna vid nämnda två stationer icke utöfva någon inverkan på sättet för den slutliga lösningen af jernvägsstationsfrågan i Stockholm, och de kostnader, som på dessa anordningar nedlades, komme ock efter komiténs mening att lända till afsevärd nytta vid stationsförhållandenas slutliga ordnande och kunde således icke anses vara i nämnvärd grad för framtiden förspilda.

Förberörda anordningar afse i hufvudsak att vid centralstationen särskilja fjerrtrafiken från den lokala persontrafiken, för hvilken ett provisoriskt mindre stationshus skulle uppföras vid Jakobsgatans förlängning, vidare att bereda nödigt antal uppställningsspår för tågsätten samt genomgångsspår för passerande godståg, hvarjemte utrymmet inom centralstationshuset skulle ökas genom en tillbyggnad till detsamma. Då en stor del af de spår, som hittills af norra stationen disponerats för gods- trafik, måste tagas i anspråk för persontrafiken, komme utrymmet vid denna station, hvilket redan nu vore alltför knappt för den ökade gods- trafik, att blifva alldeles otillräckligt för lastningen af vagnslastgods och för tågrangeringar. Med anledning häraf har föreslagits att öfverflytta den gröfre vagnslastgodstrafiken till Norrtull och tågrangeringen till Tomtebodan. De anläggningar, som i följd häraf måste göras vid

dessa två stationer, skulle icke blifva af den provisoriska natur, som de förut omförmälda anordningarna. Såväl jernvägsstyrelsen som bangårdskomitén anse nemligen, att i det slutliga ordnandet af stationsförhållandena i Stockholm under alla förhållanden kommer att ingå anläggandet af en godsstation vid Norrtull och en rangeringsbangård vid Tomtebodas. Beträffande Tomtebodas station har ej heller lämpligheten af den föreslagna anläggningen blifvit satt i fråga. Deremot har, såsom ofvan nämnts, herr Wallenberg i sin motion yrkat afslag på den gjorda framställningen om påbörjande af en godsstation vid Norrtull.

Enligt herr Wallenbergs mening är den för ifrågavarande godsstation föreslagna belägenheten vid Norrtull synnerligen olämplig. Stationen skulle nemligen komma att »från hvarandra afskilja två stora stadsområden, nemligen Vasastaden från den blifvande stadsdelen utanför och norr om Vasastaden». Å den karta, som åtföljer motionen, har utlagts plan för en sådan ny stadsdel, sträckande sig norrut ända till Jerva och vesterut till Sundbyberg. Då emellertid i verkligheten denna stadsanläggning ännu ej blifvit ens påbörjad samt ett ganska vidsträckt område söder om den tilltänkta Norrtulls station fortfarande är nästan obebyggt, ehuru gator blifvit derstädes utstakade, är det svårt att inse, huru stationsanläggningen skulle kunna medföra sådana olägenheter, som af motionären framhållits. Om ock stationen ligger i ungefärligen samma plan som flertalet af de från Vasastaden norrut utstakade gatorna, komme dock en för en öfverskådlig framtid fullt tillräcklig och bekväm förbindelse med området norr om stationen att beredas ej mindre genom Norrtullsgatan, som går under jernvägen, än ock genom Torsgatan, som är så högt belägen, att den kan framdragas å en bro öfver banan.

Motionären har vidare upp gifvit, att profilen för ifrågavarande bangård och dit ledande spår icke är tillfredsställande, i det att tillträdet till stationsområdet endast kunde ske förmedelst en lutning af 1 : 100. Utskottet har emellertid förvissat sig om, att någon så skarp lutning icke skall förekomma i omedelbar närhet af stationsplanet.

De skarpaste anmärkningar anser motionären slutligen kunna riktas mot förslaget därför, att det icke afser att förlägga godsstationen vid en hamnplats. Med afseende härå vill utskottet påpeka, att såväl vid Vårta hamnen som vid Stadsgården är tillfälle till lastning och lossning af gods till och från jernvägsvagn, samt att nu är fråga om beredande, i stället för Norra stationen, af en tillräckligt rymlig godsstation, hvilken icke får vara alltför aflägsen för körningar till och från de centralare delarna af

hufvudstaden. Den plats, som nu blifvit härtill föreslagen, synes utskottet komma att på det hela väl motsvara sitt ändamål, och det torde säkerligen vara svårt att utan alltför stora kostnader anskaffa en mera välbelägen. Den plan, motionären framkastat om anläggande af en godsstation utmed östra stranden af Brunnsviken synes utskottet på intet sätt ega företräde framför ofvan omförmälda förslag. Kostnaderna för den af motionären ifrågasatta anläggningen torde derjemte komma att belöpa sig till högst betydande belopp, då i planen jemväl ingår anordnande af hamnkajer invid godsstationen samt utvidgning af kanalen vid Ålkistan. Med hänsyn till det jemförelsevis ringa vattendjupet i Brunnsviken lär man för öfrigt ej vinna mycket med sistnämnda arbeten utan att tillika stora och kostsamma uppmuddringar verkställas.

De af Kongl. Maj:t föreslagna anordningarne för tillgodoseende af den växande trafikens kraf hafva i sin helhet synts utskottet vara välbetänkta och böra komma till utförande. Beträffande den föreslagna tillbyggnaden till centralstationshuset har utskottet emellertid velat påpeka, att den härför upprättade planen icke synes utskottet tilltalande, utan vore det enligt utskottets mening önskvärdt, om denna plan kunde omarbetas i syfte, att utbyggnaden på midten af husets fasad komme att sträcka sig mindre långt fram på centralplanen.

Med afseende å den mark, som erfordras för genomförande af de utaf Kongl. Maj:t föreslagna förbättringarna vid centralstationen, har i statsrådsprotokollet blifvit upplyst, att svårighet visat sig möta för erhållande af definitiv öfverlåtelse till staten af vissa Stockholms stad tillhöriga områden. Enligt utskottets mening måste det vara af största vikt, att staten med full eganderätt kommer i besittning af den mark, som för ifrågavarande dyrbara anläggningar är behöflig, och utskottet anser därför att, om godvillig öfverenskommelse härom icke kan med staden träffas på antagliga vilkor, områdena böra genom expropriation förvärfvas. Utskottet har så mycket mer anledning att framhålla vigten af att dessa förhållanden blifva på ett för staten betryggande sätt ordnade, som utskottet inhemtat, att beträffande en del af den för statens jernvägar upplåtna mark i Stockholm eganderätten ej är fullt utredd; och man bör ej förbise de olägenheter, som i följd af sådana osäkra förhållanden framdeles kunna uppstå.

Med anledning af det för de nu ifrågasatta spårutvidgningarna vid centralstationen erforderliga markinköpet har Kongl. Maj:t föreslagit, att det belopp af 5,000,000 kronor, som af 1900 års Riksdag stälts till

Kongl. Maj:ts förfogande till inköp af egendomar, som befunnes behöfliga för genomförande af nya bangårdsanordningar i Stockholm, måtte höjas med 1,000,000 kronor, hvarjemte begärts visst förtydligande i vilkoren för medlens användande. Mot denna framställning har utskottet ej något att erinra. Utom den mark i närheten af centralstationen, som nu närmast är i fråga till inköp, torde jemväl vissa för utvidgning af södra stationen erforderliga områden böra åt staten förvärfvas, på sätt jernvägsstyrelsen redan i en den 2 november 1899 till Kongl. Maj:t aflåten skrifvelse framhållit. Till de särskilda ändamål, som nu nämnts, kan ock enligt utskottets mening användningen af berörda medel utan olägenhet begränsas.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt får utskottet hemställa:

att Riksdagen i anledning af Kongl. Maj:ts förvarande framställning och utan afseende å herr Wallenbergs i ämnet väckta motion må

a) för år 1903 bevilja:

till utförande af provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm.....	kronor 1,368,000: —
till påbörjande af permanent godsbangård vid Norrtulls station	» 414,000; —
och till påbörjande af en rangeringsbangård vid Tomteboda	» 390,000: —
	<hr/>
	eller tillsammans kronor 2,172,000: —,

med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor;

b) medgifva, att det belopp, för hvilket enligt Riksdagens skrifvelse den 1 maj 1900 må inköpas sådana egendomar, som af Kongl. Maj:t pröfvas vara för statens jernvägar behöfliga för genomförande af nya bangårdsanordningar i Stockholm, må höjas från 5,000,000 kronor till 6,000,000 kronor, under iakttagande fortfarande af de i samma skrifvelse fastställda vilkor med tillägg, dels att ej annan mark må med anlåtande af dessa medel förvärfvas än sådan, som er-

fordras för de i mom. a) här ofvan omförmälda bangårdsanordningar eller för utvidgning af Stockholms södra station, dels ock att medlen må kunna i förekommande fall användas jemväl till inköp af gatumark och till löseskilling vid förvärf af egendom i enlighet med gällande bestämmelser angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof; samt

c) medgifva, att ett för anläggning af godsbangård vid Norrtulls station erforderligt område af omkring 38 ar af kronolägenheten Stallmästaregården i Solna socken må af jernvägsstyrelsen öfvertagas för att disponeras för statens jernvägars räkning, med skyldighet för jernvägsstyrelsen att utgifva den ersättning för förlust eller olägenhet i anledning af öfverlåtelsen, som må bära lägenhetens nuvarande arrendator tillkomma.

Beträffande sättet för anvisande af de i mom. a) här ofvan upptagna belopp å tillsammans 2,172,000 kronor kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 22 april 1902.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

Reservationer

af herr *D. Persson*, och
af herr *J. A. Sjö*.