

**N:o 55.**

Ank. till Riksd. kansli den 24 april 1903, kl. 2 e. m.

*Utlåtande i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anvisande för år 1904 af anslag till utförande af provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm m. m.*

(B. A.)

I en till Riksdagen den 16 sistlidne februari aflåten proposition (n:o 59) har Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit, att Riksdagen, med förklarande att de gatudelar, som för utförande af provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm komma att tagas i anspråk, icke behöfva förvärfvas med annan rätt än kostnadsfri besittningsrätt, så länge de för statens järnvägsdrift användas, må, till utförande af nämnda bangårdsanordningar, för år 1904 bevilja, utöfver det af Riksdagen för enahanda ändamål redan anvisade belopp, 1,368,000 kronor, ytterligare 340,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret, med rätt för Kungl. Maj:t att låta under innevarande år af tillgängliga medel utanordna sistnämnda belopp.

Till åberopade statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen anført följande:

*Bih. till Riksd. Prot. 1903. 4 Saml. 1 Afd. 39 Häft. (N:o 55.)*

»I skrifvelse den 13 maj 1902 anmälde Riksdagen, att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts därom gjorda proposition,

a) för år 1903 beviljat:

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 Kungl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under år 1902 af tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor;

b) medgifvit, att det belopp, för hvilket enligt Riksdagens skrifvelse den 1 maj 1900 finge inköpas sådana egendomar, som af Kungl. Maj:t pröfvades vara för statens järnvägar behöfliga för genomförande af nya bangårdsanordningar i Stockholm, finge höjas från 5,000,000 kronor till 6,000,000 kronor, under iakttagande fortfarande af de i samma skrifvelse fastställda villkor med tillägg, dels att ej annan mark finge med anlitan af dessa medel förvärfvas än sådan, som erfordrades för de i mom. a) här ofvan omförmälda bangårdsanordningar eller för utvidgning af Stockholms södra station, dels ock, att medlen kunde i förekommande fall användas jämväl 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) medgifvit, att ett för anläggning af godsbangård vid Norrtulls station erforderligt område af omkring 38 ar af kronolägenheten Stallmästaregården i Solna socken finge af järnvägsstyrelsen öfvertagas för att disponeras för statens järnvägars räkning, med skyldighet för järnvägsstyrelsen att utgifva den ersättning för förlust eller olägenhet i anledning af öfverlåtelsen, som borde lägenhetens nuvarande arrendator tillkomma.

Järnvägsstyrelsen har nu i underdånig skrifvelse den 13 december 1902, med öfverlämnande af omarbetadt, fullständigt förslag till provisoriska anordningar vid centralstation och norra stationen i Stockholm,

dels anhållit, det täcktes Kungl. Maj:t i nådig proposition föreslå Riksdagen att, då omförmälda af Riksdagen för år 1903 beviljade anslag å 1,368,000 kronor befunnits för det nya förslaget otillräckligt, bevilja

ett tilläggsanslag af 440,000 kronor att ställas till styrelsens disposition under innevarande år,

dels ock, för den händelse att förvärfvandet, på sätt af Riksdagen förutsatts för beviljande af sagda anslag, med äganderätt af all den Stockholms stad tillhöriga mark, som för utförande af förenämnda anordningar erfordrades, skulle anses omfatta jämväl för dessa anordningar erforderliga gatudelar, hemställt om utverkande hos Riksdagen af eftergifvande af berörda förutsättning, i hvad anginge gatumarken.

De frågor, som sålunda af järnvägsstyrelsen väckts, eller dels om beviljande af tilläggsanslag för utförande af provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm och dels om sättet för förvärfvande af den för anordningarnas genomförande erforderliga marken, torde lämpligen böra behandlas hvar för sig.

Hvad då först beträffar styrelsens hemställan i dess första del eller beviljande af ett tilläggsanslag för utförandet af provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm, tillåter jag mig till en början i korthet erinra om hvad därutinnan förekommit före Riksdagens ofvanberörda beslut.

Genom nådigt bref den 10 april 1896 behagade Kungl. Maj:t uppdraga åt järnvägsstyrelsen att, efter vederbörlig utredning, taga under öfvervägande och till Kungl. 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. Sedan internationell täflan för erhållande af förslag till ordnande af nämnda centralstation blifvit af styrelsen efter af Kungl. Maj:t lämnadt tillstånd anordnad, afgaf styrelsen med underdånig skrifvelse den 29 januari 1901 en af kostnadsberäkningar åtföljd redogörelse för omgestaltning af bangårdsförhållandena i och invid Stockholm, hvilken redogörelse uppgjorts med ledning af ett af ingenjörerna C. O. Gleim från Tyskland och S. Eyde från Norge författadt, vid sagda täflan med första pris belönadt förslag till omgestaltningen i fråga samt under förutsättning att åt centralstationen skulle gifvas högt läge.

I betraktande af de stora kostnader, som genomförandet af anordningarna enligt denna redogörelse skulle kräfva, fann Kungl. Maj:t den 8 mars 1901 godt uppdraga åt en kommitté att afgifva underdånigt yttrande angående den ifrågasatta omgestaltningen af bangårdsförhållandena i och invid Stockholm äfvensom rörande af styrelsen uppgjortt förslag i fråga om västra stambanans ändrade inledande till hufvudstaden.

Då det, med hänsyn till den stora omfattningen af kommitténs uppdrag samt de många skilda meningar och olika uppslag, som yppat sig under kommitténs arbeten, tydligt framstått för styrelsen, att yttrande och förslag från kommittén omöjligen kunde vara att vänta å sådan tid, att någon framställning i anledning däraf skulle kunna afåtas till 1902 års Riksdag, fann sig styrelsen, som ansett, att åtgärder med det snaraste måste vidtagas för att genom utvidgning och förbättring af de nuvarande stationsförhållandena i Stockholm bereda möjlighet att tillgodose den växande trafikens kraf, samt att man icke kunde stå till svars för att uppskjuta verkställandet af berörda åtgärder i afvaktan på en slutlig lösning af den stora bangårdsfrågan i Stockholm, böra hos Kungl. Maj:t göra hemställan om provisoriska anordningars vidtagande för afhjälpan af de största bristerna och förebyggande af stundom öfverhängande trafikfaror. Ett af styrelsen för sådant ändamål utarbetadt förslag till provisoriska utvidgningar och anordningar vid centralstationen och norra stationen blef därför med underdånig skrifvelse den 6 december 1901 af styrelsen till Kungl. Maj:t öfverlämnadt.

Ifrågarörande förslag afsåg i hufvudsak att vid centralstationen särskilja fjärrtrafiken från den lokala persontrafiken, att få bestämda tågvägar för afgående och ankommande fjärrtåg och för de passerande godstågen samt att för de tomma tågsätten bereda lämpligt antal uppställningsspår så belägna, att in- och utförandet af tågen till och från dessa spår skulle kunna ske utan hinder och fara för trafiken på de verkliga tågvägsspåren.

För sådant ändamål upptog förslaget fyra genomgående trafikspår för norrut afgående och norrifrån ankommande fjärrtåg samt för söderifrån ankommande och söderut afgående persontåg, af hvilka spår norra delen vore afsedd för de förra och södra delen för de senare tågen, och hade berörda delar åtskilts medelst en för de resandes gång till och från de olika, mellan spåren befintliga perrongerna afsedd passage, liggande i samma plan som spåren. Väster om dessa spår skulle utläggas ett spår för den transiterande godstrafiken.

För betjäning af den lokala persontrafiken å norra stambanan och Stockholm—Västerås—bergslagens järnväg skulle emot mälärstranden invid Jakobsgatans förlängning uppföras ett provisoriskt mindre stationshus med tillhörande plattformar och med särskild tågväg, belägen väster om nyss omnämnda godstågsspår.

Beträffande den så kallade driftsbangården, som vore nödvändig för uppställning af ej mindre persontåg under deras uppehåll på stationen än

äfvén reservvagnar m. m. samt för beredande af en utaf linjetrafiken oberörd del af de till personbangården hörande anläggningarna, där för persontågens sammansättning och ordnande nödiga växlingsrörelser kunde utföras, hade densamma föreslagits att förläggas mellan Kungsgatans viadukt och Klarabergsgatan. För åstadkommande af plats för denna driftsbangård äfvensom för de särskilda tågvägarne dels till nyssnämnda lokaltrafikstationshus, dels för passerande godståg, erfordrades ej mindre upplåtelse eller förvärf af, bland annat, den del af lilla Munklägersgatan och angränsande delar af från denna utgående gator, som ligga omedelbart väster om nuvarande bangården, än äfven förlängning af Kungsgatans viadukt.

Nyss angifna anordningar förutsatte en betydlig ökning af järnvägsområdets bredd och utläggning af nio spår i Gamla Kungsholmsbrogatan utöfver nu befintliga fem spår, hvadan antalet spår i denna gata, som enligt mellan styrelsen och Stockholms stad den 30 november 1877 träffadt aftal skall hållas öppen för gaturörelsen, när sådant icke åstadkommer hinder eller uppehåll för järnvägsrörelsen, skulle blifva 14 stycken.

För att undanröja de hinder och den trängsel, som nästan dagligen förefunnos uti själfva centralstationshuset, ingingo i förslaget såsom en integrerande del vissa förändringar af nämnda hus. Sålunda skulle midtelpartiet förses med en utbyggnad emot centralplanen för beredande af bättre utrymme i vestibulen, särskildt med hänsyn till önskvärdheten att för de resande underlätta tillträdet till biljettkontoren och resgodsemottagningen. Längs husets fasad på båda sidor om midtelpartiet skulle utvändiga korridorer anordnas, hvarigenom husets nuvarande hela bredd komme själfva trafiklokalerna och deras utrymmesbehof tillgodo, hvarjämte en del förändringar och förflyttningar af åtskilliga lokaler i husets bottenvåning förutsetts.

Kostnadsförslaget, fränsedt behofvet af ytterligare markförvärf, innefattade följande hufvudposter:

förändringar af spårsystemet, innefattande jämväl provisoriska spår och växelflyttningar under arbetets gång för uppehållande af trafiken .....	kr.	235,215: —
växel- och signalsäkerhetsanordningar .....	»	153,700: —
diverse arbeten, innefattande, bland annat, plattformstak, 96,000 kronor, förlängning af underföringen af Mäster-Samuelsgatan, 35,000 kronor, röjnings-		

---

Transport kr. 388,915: —

	Transport kr.	388,915: —
och planeringsarbeten, grusning af tillfartsvägar samt hägnad m. m., 42,550 kronor, stensättning af droskplatser, nya plattformar m. m., 69,000 kronor, förlängning af viadukten vid Kungsgatan, 241,000 kronor, samt förlängning af underföringen vid Norra Bantorget, 13,900 kronor, anläggning af provisorisk gata (Mäster-Samuelsgatan) med flyttning af gas-, vatten och kloakledningar 44,300 kronor .....	»	581,255: —
husbyggnadsarbeten, däribland tillbyggnad af centralstationshusets vestibul, anordnande af två utvändiga korridorer samt förändringar i inredningen af stationshusets nedra våning, 171,727 kronor 70 öre, äfvensom ankomsthall för lokaltågen 40,000 kronor .....	»	219,827: 70
oförutsedda utgifter, administration m. m. (15 %).....	»	178,002: 30
<u>tillsammans kronor</u>		<u>1,368,000: —</u>

Vid föredragningen inför Kungl. Maj:t af förenämnda den 6 december 1901 afgifna förslag, anförde departementschefen, bland annat, att det torde kunna 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 följderna däraf, 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. Styrelsen hade på goda skäl stödt sin uttalade åsikt, att en del af de erforderliga utvidgningarna vore af den trängande beskaffenhet, att man icke kunde stå till svars för att dröja därmed, tills den anordnade utredningen af frågan i hela dess vidd hunne föras till slut. Kungl. Maj:t behagade ock till 1902 års Riksdag aflåta proposition om beviljande för år 1903 af, bland annat, 1,368,000 kronor till utförande af provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm.

I sin ofvanberörda skrifvelse den 13 maj 1902 med anmälan om beviljandet af sistnämnda belopp yttrade Riksdagen, att de af Kungl. Maj:t föreslagna anordningar för tillgodoseende af den växande trafikens kraf hade i sin helhet syntes Riksdagen vara välbetänkta och böra komma till utförande. Beträffande den föreslagna tillbyggnaden till centralstationshuset hade Riksdagen emellertid velat påpeka, att den därför upprättade planen icke syntes Riksdagen tilltalande, utan vore det enligt Riksdagens 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.

Genom nådigt bref den 27 juni 1902 anbefalldes därefter styrelsen att underställa Kungl. Maj:ts nådiga pröfning fullständigt förslag till provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen för högst den för anläggningen beräknade kostnad, 1,368,000 kronor, med iakttagande vid uppgörande af förslaget, såvidt sådant lämpligen kunde ske, att, enligt hvad Riksdagen såsom önskvärdt framhållit, utbyggnaden på midten af centralstationshusets fasad komme att sträcka sig mindre långt fram på centralplanen än enligt det af styrelsen för ifrågavarande anläggning ursprungligen upprättade förslaget.

Före emottagandet af detta nådiga bref hade emellertid styrelsen uti underdånig skrifvelse den 10 juni 1902, i sammanhang med öfverlämnande till Kungl. Maj:ts nådiga pröfning af definitivt förslag till påbörjande af permanent godsbangård vid Norrtulls station, meddelat, att, då det befunnits erforderligt att företaga vissa ändringar i det med styrelsens underdåniga skrifvelse den 6 december 1901 öfverlämnade förslag (här nedan benämndt 1901 års förslag) till provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen, definitivt förslag rörande dessa arbeten icke hunnit vid sagda tid utarbetas.

Ändringarna hade betingats dels af de anmärkningar, hvilka framställt mot detsamma ej mindre under ärendets behandling i Riksdagen än äfven af stadens myndigheter, dels ock däraf att vid det fortsatta bearbetandet af förslaget för erhållande af definitiv plan för ifrågavarande provisoriska bangårdsanordningar det visat sig, att uti förslaget rätt afsevärda förbättringar kunde åstadkommas.

I sin förut omförmälda skrifvelse af den 13 december 1902 upplyste styrelsen till en början, att styrelsen för ernående af möjligast tillfredsställande lösning af den föreliggande frågan hade ansett sig böra uppdraga

omarbetningen af 1901 års förslag åt omförmälda ingenjörer Gleim och Eyde, helst som desse, hvilka hade till specialitet att uppgöra planer till bangårdsanordningar, förut erhållit styrelsens uppdrag att utarbeta definitivt förslag till centralstationens och norra stationens slutliga anordnande med bibehållande af dessa stationers nuvarande läge i plan och med anledning däraf vore bättre än andra i tillfälle att, så långt ske kunde, vid uppgörande af plan för provisoriska anordningar taga hänsyn till blifvande permanenta anordningar enligt sistberörda förslag.

Sedan Gleim och Eyde fullgjort det dem lämnade uppdrag i fråga om utarbetande af plan för provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm, anmälde styrelsen vidare, hade förslaget delgifvits omförmälda 1901 års bangårdskommitté, som efter tagen del däraf såsom sin mening beträffande förslaget uttalat, att det innebure en högst väsentlig förbättring af 1901 års förslag, men att ifrågasättas kunde, om icke möjligt vore att ytterligare förbättra förslaget genom uppförande af en mindre utbyggnad å stationshusets midtelparti samt af utvändig korridor längs fasaden utmed andra och tredje klassens väntsalor äfvensom genom anläggande af en persontunnel från västra stambanans västligaste persontågsspår för ankommande tåg under samma banas två öfriga persontågsspår, däraf ett för ankommande och ett för afgående tåg, hvilka anläggningar enligt kommitténs uppfattning skulle vara väl värda de kostnader, som desamma kunde betinga. Äfven Stockholms stads delegerade hade beredts tillfälle taga förslaget i skärskådande och i likhet med kommittén förklaratsamma innebära en afsevärd förbättring af det förut afgifna förslaget. Förslaget hade i anledning af berörda anmärkningar blifvit i vissa delar omarbetadt.

Angående det sålunda omarbetade förslaget, som med skrifvelsen öfverlämnades, anförde styrelsen:

De väsentligaste brister, som vidlåde de nuvarande anordningarna för trafiken på centralstationen, kunde i korthet angifvas bestå däruti, *att* det utrymme, som centralstationsbyggnaden erbjöde för expediering af resande samt res- och ilgods, vore alltför knappt; *att* perrongerna beredde alltför litet utrymme, hvarjämte tillträdet till desamma vore förenadt med fara till lif och lem, enär förbindelsen med dem måste äga rum öfver mellanliggande spår; *att* den egentliga personstationen vore i saknad af olika afgångs- och ankomstspår med därtill hörande särskilda afgångs- och ankomstperronger för statsbanornas och Stockholm—Västerås—bergslagens järnvägs persontåg, hvilket i hög grad försvårade tågens expediering; *att*



utanför den egentliga personstationen icke finnes uppställningsspår, där de olika banornas tågsätt kunde stå uppställda mellan ankomst och afgang och där nödiga växlingsrörelser m. m. kunde utföras, strängt afskilda — såsom ur trafiksäkerhetens synpunkt vore nödigt — från den å hufvudspåren försiggående trafiken; samt att godstrafiken till förfång för såväl densamma som persontrafiken och tågsäkerheten vore anvisad till persontrafikens tågvägar och i öfrigt beroende af växlings- och tågrörelserna för sistnämnda trafik. Därtill komme, att på grund af de stigningar, som Kungsgatans viadukt företedde, en ganska afsevärd körtrafik med tyngre gods korsade järnvägen i plan vid Gamla Kungsholmsbrogatan, en omständighet som vore synnerligen oläglig för såväl denna trafik som järnvägen.

Genom 1901 års förslag, hvarmed afsetts att med jämförelsevis enkla medel vinna ett af nödvändigheten påkalladt och vid alla större stationer ifrigt eftersträfvadt särskiljande af lokal- och fjärrtrafiken med skilda plattformar och skilda tågvägar inom stationsområdet jämte nödigt antal uppställningsspår för tågsätten samt ett genomgångsspår för den transiterande godstrafiken, hade styrelsen tänkt sig, att de hufvudsakligaste af nyss omnämnda brister skulle blifva undanröjda, och att så skulle i det stora hela blifvit förhållandet, därest förslaget kommit till utförande, ansåge styrelsen icke kunna bestridas.

Såsom emellertid ofvan angifvits, hade vid det fortsatta bearbetandet af 1901 års förslag ändringar däri befunnits böra företagas. Dessa åsyftade att undanröja följande detsamma vidlådande olägenheter.

I följd däraf att de i förslaget ingående fyra trafikspåren måste vid vissa tågrörelser befaras skulle en korsning mellan person- och tågtrafiken understundom blifvit nödvändig, hvarförutom, på grund af att berörda spår vore genomgående, en viss fara för tågsammanstötning skulle förelegat för det fall, att, när två tåg från motsatta håll ungefär samtidigt anlände, det ena af dessa tåg måste införas på samma spår, på hvilket det andra redan intagits.

Genom driftsbangårdens läge i förhållande till nyssnämnda trafikspår skulle följden blifvit, att Jakobsgatan måst vid västra stambanans tågsättsrörelser mellan bangården och trafikspåren passeras två gånger, hvilket helt naturligt skulle vållat afsevärdt hinder i gatutrafiken.

Läget för det föreslagna provisoriska stationshuset vid Jakobsgatan hade varit mindre fördelaktigt för såväl de resande, af hvilka ett stort antal torde efter ankomsten begifva sig till de östra och norra stadsdelarne,

som ock stationsbefälet å centralstationen, då det direkta öfvervakandet af lokaltrafiken genom stationsinspektoren vid centralstationen skulle försvårats i följd af lokalstationens belägenhet på andra sidan de egentliga tågvägarna, hvarjämte genom lokalstationens läge, som skulle haft till följd att tågvägs korsningarna mellan lokal- och fjärrtågen kommit att befinna sig ganska långt norrut å stationsområdet, för tågsäkerheten önskvärd centralisering af tågvägs korsningarna icke skulle varit möjlig.

Ofvan påpekade olägenheter hade styrelsen låtit sig angeläget vara att vid omarbetningen af 1901 års förslag afhjälpa, och af den redogörelse, som styrelsen nu afgåfve för det öfverlämnade förslaget, ansåge styrelsen framgå, att så äfven lyckats.

Norra stambanans och Stockholm—Västerås—bergslagens järnvägs spår för ankommande och afgående fjärrtåg delades vid ingången till centralstationen i fyra perrongspår, af hvilka de två närmast centralstationshuset befintliga vore afgångs- och de öfriga ankomstspår. Samtliga dessa spår vore ändspår.

Västra stambanans hufvudspår, som bibehölles i sitt nuvarande läge tills svängbron öfver Norrström passerats, men därefter afveke västerut med en kurva af 300 meters radie, grenade sig vid centralstationens södra ände i dels tre perrongspår, liggande väster om nyss omförmälda fyra spår och af hvilka det östligaste vore afsedt för afgång och de öfriga utgjorde ankomstspår, dels ock ett godstågsspår.

Mellan samtliga perrongspår befunne sig perronger, hvilka förenades i en bred tvärrong, som man skulle kunna kalla ett »perronghufvud», med en bredd af 34 meter, hvilken förmedlade deras direkta förbindelse med in- och utgångarna till stationshuset.

Däriigenom att stationen, hvad de norra banorna beträffade, anordnades såsom terminusstation, genom hvilken anordning någon fara för tågsamanstötning icke kunde ifrågakomma, erhöles spårfri passage för samtliga resande, med undantag dock af västra stambanans, hvilka vid ankomst skulle nödgas korsa tvenne af samma banas perrongspår i plan. Då, på sätt ofvan angifvits, 1901 års bangårdskommitté hemställt, att för undvikande af berörda korsning mellan person- och tågtrafiken persontunnel måtte anordnas under västra stambanans två östligaste perrongspår, hade styrelsen funnit sig böra biträda kommitténs åsikt i detta hänseende och därför upptagit anordnande af dylik persontunnel, (utmärkt å den öfverlämnade förslagsritningen med röd färg), på det att spårfri passage måtte kunna beredas äfven de med västra stambanan anlända resande.

För den transiterande godstrafiken förutsattes ett genomgångsspår, beläget väster om ofvan omnämnda sju perrongspår, hvarigenom godstrafiken blefve helt och hållet skild från persontrafiken.

Driftsbangården, som vore förlagd till västra sidan af de norra banornas hufvudspår och sträckte sig norr om Kungsgatans viadukt in på norra stationens område, hvilken anordning befunnits nödig såsom varande lämpligare med hänsyn till gatutrafiken i Gamla Kungsholmsbrogatan, bestode af två sammanhängande grupper, af hvilka den norra hufvudsakligen vore afsedd för de norra banorna och den södra för västra stambanan, och vore de till driftsbangården hörande spårgrupper tillgängliga från bägge ändarne. Genom västra stambanans perrongspårs läge i förhållande till driftsbangården komme icke några rangerrörelser öfver Jakobsgatan att äga rum efter de nya spårordningarnas genomförande.

Lokaltrafiken hade förlagts till norra delen af centralstationen, och denna trafiks perronger befunne sig i sådant läge, att den norra delen af centralstationshuset kunde göras disponibel för biljettförsäljning och ombesörjande af resgodset m. m. för ifrågavarande trafik. För tågen till och från Sundbyberg hade afsetts att anordnas ett spår och för tågen till och från Järfva ett spår samt emellan dessa spår en perrong, hvilken stode i förbindelse med den för berörda trafik föreslagna in- och utgången utan hinder af mellanliggande spår. För hvardera af nämnda spår hade förutsetts ett återgångsspår för lokomotiven.

Enligt förslaget skulle i Gamla Kungsholmsbrogatan utläggas, utöfver nu befintliga spår, ytterligare spår, hvilkas antal dock ansetts kunna under de närmaste åren inskränkas till 4 stycken.

Den nuvarande mellan det s. k. annexet och centralstationshuset belägna fristående magasinsbyggnaden för ankommande ilgods hade såsom icke motsvarande sitt ändamål befunnits böra borttagas, och i stället hade afsetts att å ifrågavarande plats uppföra en ny byggnad för sagda slags ilgods med en bredd af 12 meter. Dessutom hade den i centralstationshusets norra del belägna, till tvättstuga för närvarande använda lokal samt det därtill angränsande rum för formulärförrådet jämväl tagits i anspråk för ankommande ilgods, hvarigenom utrymmet för detsamma ökats med omkring 35 procent af dess nuvarande storlek.

Den kungliga väntsalen med tillhörande rum hade förlagts till stationsbyggnadens södra del samt försetts med ingång från centralplanen och direkt utgång till perronghufvudet.

Då den vid centralstationshusets södra ända uppförda tillbyggnad, som för närvarande användes för afgående ilgodsexpeditionen och hvars ytinnehåll vore 593 kvadratmeter, måste tagas i anspråk för beredande af genomgång för anlände fjärr-resande äfvensom af expeditionen för deras resgods, förutsattes i förslaget uppförande för nämnda slags ilgods af en särskild byggnad, som, belägen sydväst om berörda tillbyggnad samt alldeles invid och på östra sidan af västra stambanans afgangsspår, skulle stå i direkt förbindelse med perronghufvudet och perrongerna för afgående tåg samt få ett ytinnehåll af 850 kvadratmeter, hvadan ökningen skulle utgöra 43 procent.

I anledning däraf, att expeditionen för ankommande resgods komme att blifva förlagd på afsevärdt afstånd från den i det så kallade annexet för närvarande inrymda expeditionen för tullpliktiga effekter, hade ansetts nödvändigt att genom en omkring 100 kvadratmeters ytinnehåll omfattande mindre tillbyggnad till det nu begagnade magasinet för afgående ilgods bereda utrymme för sistnämnda expedition i omedelbar närhet af den blifvande resgodsutlämningen.

Då föreliggande förslag vore grundadt på förutsättningen att frigöra perrongspåren från *all* trafik öfver desamma i spårens nivå, hade det befunnits erforderligt att förutse särskilda hissanordningar för transport af ankommande ilgods samt afgående och ankommande post, hvilka anordningar befunno sig på fri höjd öfver spåren.

Hvad beträffade den ifrågasatta tillbyggnaden till centralstationshuset mot centralplanen, hade styrelsen, som helst skulle velat undvika densamma såsom i arkitektoniskt hänseende mindre tilltalande, dock ansett sig böra biträda den af 1901 års bangårdskommitté uttalade åsikt om uppförande af dels en mindre utbyggnad å midtelpartiet af nämnda hus och dels en utvändig korridor längs fasaden utmed andra och tredje klassens väntsal, genom anordnande af hvilken korridor möjlighet skulle beredas att utvidga, bland annat, andra klassens väntsal och att göra densamma ljusare. I anledning däraf och då ett större vestibulutrymme än det nuvarande ostridigt medförde afsevärda fördelar för de resande, hade styrelsen, såsom närmare framginge af en dess skrifvelse bifogad ritning, betecknad »Förändring af en del vid Stockholms centralstation befintliga husbyggnader samt ny byggnad därstädes för afgående ilgods enligt 1902 års förslag», upptagit en dylik utbyggnad jämte korridor, därvid styrelsen, på grund af hvad Riksdagen anfört, minskat bredden af denna utbyggnad från 13 meter, såsom i 1901 års förslag förutsatts, till 9,5 meter.

Genom ofvan angifna förändringar i stationshuset hade utrymmet för afgående resgods, hvilket utrymme nu omfattade något öfver 70 kvadratmeter, kunnat ökas med omkring 115 kvadratmeter, hvadan ökningen utgjorde 161 procent.

Förslaget afsåge därjämte anordnande dels af två för biljettförsäljning afsedda kiosker, belägna en på hvardera sidan om förenämnda tillbyggnad, genom hvilken anordning utrymmet för biljettförsäljningen, hvilket nu utgjorde 47 kvadratmeter, ökats till 98 kvadratmeter eller med 108 procent samt den framför biljettluckorna ofta bildade kö icke skulle behöfva hindra passagen för den från ytterdörrarne inströmmande allmänheten, dels ock, jämlikt generalpoststyrelsens därom framställda begäran, af plats i tillbyggnadens sydöstra del för sortering af den i breflådorna uppsamlade post samt för försäljning af frimärken.

Den nyss anmärkta riktningen angafve dels samtliga förändringar, som enligt förslaget vore afsedda att verkställas ej blott i det s. k. annexet, utan äfven i det egentliga stationshuset med därtill hörande tillbyggnad, dels de ny- och tillbyggnader, som blifvit i samma förslag ifrågasatta att uppföras å stationshusets midtelparti och ena långsida samt vid dess norra och södra ända.

I sin underdåniga skrifvelse den 6 december 1901 hade styrelsen anfört, att det med samma skrifvelse öfverlämnade förslag till provisoriskt omdanande af byggnader och spårssystem vid centralstationen varit så planlagt, att det icke på något sätt skulle förrycka eller fastläsa frågan, hvar den blifvande stora nya centralstationen skulle läggas, och att detta provisorium i stort sedt hufvudsakligen utgjordes af spåranordningar, hvilkas öfverbyggnad äfvensom för trafiksäkerhetens betryggande föreslagna växel-förreglingar hade sitt värde kvar, hvar de än utfördes eller flyttades.

Styrelsen tillägger nu, att jämväl vid det fortsatta bearbetandet af 1901 års förslag nyss angifna tanke i fråga om planläggningen af byggnader och spårssystem varit den för styrelsen vägledande, och att, sedan styrelsen varit i tillfälle taga del af det definitiva förslag till de nya permanenta anläggningarna, hvilket ingenjörerna Gleim och Eyde, på sätt ofvan anmärkts, erhållit i uppdrag att utarbета, och hvilket fortskridit ganska långt, det för styrelsen framstått såsom i hög grad önskvärdt, att det af Kungl. Maj:t infordrade förslaget så upprättades, att däri ingående byggnader och spårssystem skulle i stort sedt kunna utan mera afsevärda ändringar och förflyttningar inrangeras i de blifvande permanenta anläggningarna, hvilket emellertid måste väsentligt inverka på kostnaderna.

Vidkommande de kostnader, som utförandet af de provisoriska anordningarna enligt det senaste förslaget beräknats medföra, meddelar styrelsen, att dessa, fränsett utgifter för markförvärf, uppgå till 1,808,000 kronor och således med 440,000 kronor öfverskjuta kostnaderna enligt 1901 års förslag.

Denna kostnadsökning har af styrelsen på följande sätt förklarats.

Omläggningen af västra stambanans hufvudspår, hvilken föranledts dels med hänsyn till perronganordningarna för att så långt möjligt varit genom denna anordning erhålla spårfri passage för de resande, dels af att inom järnvägens område bereda plats för ofvan omförmälda nybyggnad för afgående ilgods, medförde, att den nuvarande vägunderföringen vid Jakobsgatan måste förlängas västerut, för hvilket arbete kostnaden beräknats till .....

kr. 17,167: —

Genom den spårordning, som orsakats af lokaltrafikens förläggande till norra delen af nuvarande centralbangården, hade man måst förutse uppförande af en vändskifva, för hvilken upptagits en kostnad af .....

» 10,000: —

Anordnandet af den i förslaget upptagna persontunneln under två af västra stambanans perrongspår hade beräknats kosta .....

» 25,000: —

De ifrågasatta hissanordningarna för transport af ankommande ilgods samt afgående och ankommande post beräknades i förslaget medföra en utgift af .....

» 62,600: —

Uppförandet af dels den i förslaget förutsatta byggnad för ankommande ilgods mellan centralstationshuset och det s. k. annexet, dels den för afgående ilgods ifrågställda byggnad söder om centralstationshuset, dels ock den förut angifna, för expedition af tullpliktigt resgods afsedda mindre tillbyggnaden till nuvarande magasinet för afgående ilgods, hade beräknats kosta:

byggnaden för ankommande ilgods .....

» 9,980: —

byggnaden för afgående ilgods .....

» 45,064: 60

tillbyggnaden till magasinet för afgående ilgods .....

» 7,003: 86

I följd däraf att, såsom förut framhållits, västra stambanans spår förflyttats mera västligt än i 1901 års

Transport kr. 176,815: 46

	Transport	kr. 176,815: 46
förslag förutsatts, hade det blifvit nödvändigt att öka däri ingående post för plattformstak med .....	»	81,000: —
Driftsbangårdens förläggande norr om Kungsgatans viadukt samt en annan plananordning beträffande spårsystemet hade medfört, att för följande i 1901 års förslag ingående arbeten kostnaderna måst ökas med nedan angifna belopp, nämligen:		
för rödning- och planeringsarbeten, grusning af tillfartsvägar samt hägnad m. m. ....	»	9,050: —
» förlängning af afloppstrummor .....	»	7,920: —
» » » underföringen vid Norra Ban- torget.....	»	28,990: —
Af anledning, som längre fram angifves, hade styrelsen ansett nödigt att för förlängning af Kungsgatans viadukt samt för följande arbeten öka de i 1901 års förslag härför upptagna kostnader sålunda:		
för förlängning af berörda viadukt med .....	»	225,514: —
» terrasseringsarbeten .....	»	3,012: 50
» flyttning och förlängning af gångbron öfver Gamla Kungsholmsbrogatan med .....	»	5,150: —
» anläggning af provisorisk gata (Mäster-Samuelsgatan) med .....	»	2,280: —
Såsom vanligt vid kostnadsförslags upprättande, hade för arbetets ledning och förrådsomkostnader m. m. beräknats omkring 15 procent af sammanlagda beloppet af ofvan angifna poster .....		
	»	78,437: 20
Härtill hade styrelsen ansett böra läggas dels hvad såsom arfvode torde komma att utgå åt ingenjörerna Gleim och Eyde för uppgörande af föreliggande förslag, dels de belopp, som blifvit af styrelsen med trafikmedel forskotterade för utarbetande af 1901 års förslag, utgörande tillhoppa .....		
	»	15,524: 54
Summa		kr. 633,693: 70

Genom den nu verkställda omarbetningen af 1901 års förslag hade däremot följande kostnadsminskning kunnat åvägbringas, nämligen:

beträffande förändring af spårsystemet med.....	kr.	49,290: —
» växel- och signalsäkerhetsanordningar .....	»	46,755: —
varande kostnadsminskningen enligt dessa två poster orsakad genom ett ändamålsenligare anordnande af spårsystemet;		
» stensättning af droskplatser, nya plattformar m. m. ....	»	25,065: —
» tillbyggnaden till centralstationshuset mot centralplanen .....	»	5,054: 10
» förändring af inredningen uti sagda hus och det s. k. annexet .....	»	10,639: 60
hvertill komme dels den för uppförande af särskildt stationshus för lokaltrafiken beräknade kostnaden.....	»	40,000: —
dels ock omkring 15 % af de under förenämnda sex poster, med undantag af posten å 46,755 kronor, upptagna summor för arbetets ledning och förrädsomkostnader m. m. ....	»	16,890: —
		Summa kr. 193,693: 70

Skillnaden mellan nyssnämnda belopp 633,693: 70 kronor och 193,693: 70 kronor utgör 440,000 kronor. Då i nyssangifna kostnadsminskning 15 % icke beräknats å de 46,755 kronor, som motsvara minskningen af kostnaderna för växel- och signalsäkerhetsanordningar, ehuru i 1901 års kostnadsberäkning dylik tilläggsprocent upptagits jämväl för de däri ingående växel- och signalsäkerhetsanordningarnas kostnadsbelopp 153,700 kronor, anser jag mig böra meddela, att, enligt från järnvägsstyrelsen inhämtade närmare upplysningar, orsaken därtill är den, att styrelsen vid uppgörande af 1901 års förslag icke haft tillgång till definitiv kostnadsuppgift från vederbörande leverantörer och därför försiktigtvis för denna post, 153,700 kronor, beräknat 15 % förhöjning, 23,055 kronor, eller tillhoppa 176,755 kronor. Vid uppgörande af kostnadsberäkningarna för 1902 års förslag däremot hade styrelsen erhållit bestämd uppgift å ifrågavarande kostnader, slutande å 130,000 kronor, hvadan skillnaden mellan sistnämnda summa och 176,755 kronor eller 46,755 kronor utgör den definitiva kostnadsminskningen å denna post, och någon procentberäkning å kostnadsskillnaden således icke bör ifrågakomma.



Rörande anledningen till ökning i kostnaderna för ofvan omnämnda förlängning af Kungsgatans viadukt, hvilka kostnader i 1901 års förslag upptagits till 241,000 kronor, har styrelsen närmare meddelat, att styrelsen uti skrifvelse den 10 januari 1902 till stadsfullmäktige i Stockholm begärt fullmäktiges medgifvande till utförande af denna förlängning, men att frågan, öfver hvilken stadsfullmäktiges beredningsutskott afgifvit utlåtande, ännu icke blifvit af stadsfullmäktige slutbehandlad.

I sitt utlåtande hade utskottet emellertid hemställt, att stadsfullmäktige måtte medgifva, att ifrågavarande viadukt, hvars lutning, från Kungsholmen räknadt, för närvarande utgjorde 1 på 19,5 och på motsatta sidan 1 på 20,5, finge — med iakttagande däraf att, utan någon kostnad för kommunen, åt den västra uppfartsvägen till viadukten gifves en lutning af 1 på 30 och åt den östra uppfartsvägen en lutning, som ej vore skarpare än 1 på 28 — förlängas västerut under villkor bland andra:

att det meddelade tillståndet icke under några förhållanden finge anses innefatta medgifvande från stadens sida för statens järnvägar att öka antalet spår i Gamla Kungsholmsbrogatan, utöfver hvad som afsåges med den provisoriska utvidgningen af centralstationens område enligt 1901 års förslag, eller 14 spår;

att styrelsen utförde viadukten och dess västra uppfartsväg så, att Vintervägen kunde med sin hela bredd framdragas under viadukten eller uppfartsvägen och, därest viadukten utsträcktes till Vintervägen, framdroge densamma till Vintervägens västra gränslinje samt anordnade en trappa från viadukten till nämnda väg;

att den påfyllning af Kungsgatan väster om viadukten, som måste verkställas, gjordes med tjänliga fyllnadsämnen samt inom i gatans fastställda gränslinjer uppförda stödmurar; samt

att bestämmelserna i förut omnämnda aftal mellan styrelsen och staden den 30 november 1877 angående Gamla Kungsholmsbrogatans öppenhållande för gaturörelsen förblefve i gällande kraft.

Styrelsen funne för sin del den af utskottet uppställda fordran att åt viadukten gifva förbättrade lutningsförhållanden hafva skäl för sig och föreställde sig, att genom uppfyllandet af denna fordran trafiken öfver Gamla Kungsholmsbrogatan — hvilken, i den mån järnvägstrafiken ökades, komme att blifva allt mer svårtillgänglig för körtrafiken och hvars afstängande för sistsagda trafik icke läte sig göra på grund af ofvan nämnda aftal med staden — skulle så småningom afledas från nämnda gata. Det af styrelsen eftersträfvade målet eller undvikande af korsning i

plan mellan kör- och tågtrafik skulle därigenom kunna ernås, och då styrelsen hade all anledning antaga, att stadsfullmäktige icke skulle eftergifva de villkor, som beredningsutskottet sålunda uppställt, hade styrelsen ansett sig böra förutsätta viaduktens uppförande, på sätt utskottet hemställt. Detta skulle medföra en kostnadsökning i jämförelse med 1901 års förslag af 127,180 kronor.

Som, enligt hvad förut anmärkts, styrelsen numera varit i tillfälle taga del af den plan för de blifvande permanenta anläggningarna, hvilken ingenjörerna Gleim och Eyde utarbetade, hade ordnandet af viadukten i fråga synts styrelsen böra så utföras, att den kunde i sin förändrade form utan ombyggnad medgifva genomförandet af den definitiva stationsplanen, hvilket förorsakade ytterligare en ökning af kostnaden för viaduktens förlängning utöfver hvad i 1901 års förslag upptagits med 98,334 kronor.

I detta sammanhang har styrelsen vidare framhållit, att, därest åt den östra uppfartsvägen till viadukten gäfves en lutning, icke öfverstigande 1 på 28, och Kungsgatan sålunda sänktes, tillträdet från denna gata till den sterbhusdelägarne efter byggmästaren C. O. Lundberg tillhöriga egendomen n:is 1, 6 och 7 i kvarteret Klockan komme att blifva icke fullt så bekväm som för närvarande, men att i nu föreliggande förslag icke upptagits något belopp för det ersättningsanspråk, som sterbhusdelägarne tilläfventyrs kunde komma att i nämnda afseende framställa. Detta hade berott därpå att, enligt hvad styrelsen inhämtat, dylikt anspråk blifvit af Kungl. Maj:t i afdömd rättstvist ogilladt.

Järnvägsstyrelsens nu framlagda förslag till provisoriska anordningar vid centralstationen i Stockholm synes mig uppenbarligen innefatta en betydlig förbättring af 1901 års förslag.

Särskildt torde beaktas, att frigörandet af perrongspåren från all trafik öfver desamma i deras nivå, hvilket för en bangård med den trafik, som för närvarande belastar Stockholms centralstation, torde vara en tvingande nödvändighet, skulle genom det senaste förslaget blifva fullständigt genomfördt. De kostnader, som häraf föranledas, afse anordnande af person-tunnel 25,000 kronor, hissanordningar 62,600 kronor, förlängning af vägunderföringen vid Jakobsgatan, till en del betingad äfven af den nya byggnaden för afgående ilgods, 17,167 kronor, samt ökning af plattformstaket 81,000 kronor eller tillhoppa 185,767 kronor.

Likaledes måste det för såväl stationsbefälet som de resande vara en fördel af den största betydelse, att lokaltrafiken icke förlägges på andra

sidan om de egentliga tågvägarne, utan ombesörjes vid norra delen af centralstationsbyggnaden. Därigenom äfvensom genom driftsbangårdens förändrade läge har dessutom en icke minst för tågsäkerheten önskvärd centralisering af tågvägskorsningarna kunnat i afsevärdt högre grad än förut tillgodoses. Dessa anordningar medföra de i förslaget upptagna kostnaderna för uppförande af en vändskifva 10,000 kronor, röjningsarbeten m. m. 9,050 kronor, förlängning af afloppstrummor 7,920 kronor och förlängning af underföringen vid Norra Bantorget 28,990 kronor eller tillhoppa 55,960 kronor.

De öfriga förändringarna i 1901 års förslag kunna ej heller betraktas annat än som afgjorda förbättringar. Kostnadsökningen därför återfinnes i förslaget under byggnadsposterna för ankommande och afgående ilgods samt för tullokal 62,048 kronor 46 öre.

Dessa i det senaste förslaget sålunda innefattade fördelar i afseende på trafiksäkerheten och expeditionsutrymme m. m., för hvilkas betydelse här förut enligt järnvägsstyrelsens framställning närmare redogjorts, synas mig äfven vara af den vikt, att därigenom till fullo uppväges den af desamma föranledda ökningen i det redan beviljade anslaget. Efter afdrag af den kostnadsminskning, som omarbetningen af 1901 års förslag i motsvarande afseenden innebär eller 193,693 kronor 70 öre, utgör kostnadsökningen i dessa delar 110,081 kronor 76 öre.

Återstoden af det begärda tilläggsanslaget — frånräknadt de två posterna för arbetsledning o. d. 78,437 kronor 20 öre och för förslagens utarbetande 15,524 kronor 54 öre eller tillhoppa 93,961 kronor 74 öre — uppgår till 235,956 kronor 50 öre samt betingas af de från stadens sida efter afgifvande af 1901 års förslag uppställda villkor för medgifvande af förlängningen af Kungsgatans viadukt samt för upplåtelse af vissa staden tillhöriga områden, nämligen för viaduktens anordnande, utöfver hvad i 1901 års förslag förutsatts, 225,514 kronor, för i sammanhang därmed erforderliga terrasseringsarbeten 3,012 kronor 50 öre, för anläggning af provisorisk gata 2,280 kronor och för förlängning af gångbron öfver Gamla Kungsholmsbrogatan 5,150 kronor.

Härvid har dock, såsom jag förut omnämnt, hänsyn tagits äfven därtill, att ordnandet af viadukten skulle utföras så, att den kunde utan ytterligare ombyggnad medgifva genomförandet af den definitiva stationsplan, som är under utarbetande af ingenjörerna Gleim och Eyde.

De villkor, som från stadens sida nu fordras för viaduktens förlängning, afse att förbättra uppfartsvägarernas lutningsförhållanden samt att dess-

utom bereda tillfälle till Vintervägens framdragande i hela sin bredd under Kungsgatan — antingen under västra uppfartsvägen eller under viadukten, beroende på huru långt denna förlänges västerut. Om viadukten åt detta håll förlänges endast så långt som för de nu ifrågasatta provisoriska spår-anordningarnas utförande erfordras, måste Vintervägen framdragas under västra uppfartsvägen och en vägport för ändamålet där uppföras. Skulle däremot viadukten förlängas västerut så långt som kräfvades för att bereda plats för de blifvande permanenta spår-anordningarnas genomförande, komme dess västra landfäste så nära Vintervägen, att det från stadens sida för sådant fall uppställda villkoret måste träda i kraft, d. v. s. viadukten utsträckas fram till Vintervägens västra gränslinje, så att Vintervägen kunde framdragas under viadukten.

Järnvägsstyrelsen har ansett det vara såväl ekonomiskt som ur gatu- och järnvägstrafiksypunkt lämpligast att redan nu utföra den af de provisoriska anordningarna betingade ändringen af viadukten öfver Kungsgatan så, att framdeles genomförandet af den permanenta stationsplanen icke behöfver medföra en ny ombyggnad af samma viadukt. På grund häraf har ock styrelsen beräknat kostnaderna för detta arbete efter det senaste alternativet eller viaduktens förlängning till Vintervägens västra gränslinje. Kostnadsberäkningen slutar på en summa af 225,514 kronor utöfver det belopp, 241,000 kronor, hvartill kostnaden för viaduktens förlängning enligt 1901 års förslag beräknats. Af denna kostnadsökning har styrelsen beräknat 127,180 kronor föranledas af de efter 1901 års förslag från stadens sida framställda anspråk och återstoden 98,334 kronor betingas af i sammanhang därmed tagen hänsyn till det permanenta bangårdsförslaget.

Då emellertid detta förslag ännu icke föreligger färdigt att tagas under ompröfning och de provisoriska bangårdsanordningar, hvarom nu är fråga, äro afsedda att motsvara behöfvat för en jämförelsevis ganska lång tid framåt, har det syntts mig icke vara nödigt att nu på viaduktens öfver Kungsgatan förlängning nedlägga större kostnader än hvad sistnämnda anordningar betinga. Jag har därför från järnvägsstyrelsen infordrat uppgift å den förändring, som skulle böra vidtagas i 1902 års kostnadsförslag, om vid viaduktens ombyggnad hänsyn icke toges till dess anpassning till de permanenta bangårdsanordningarna. Af styrelsens i sådant afseende lämnade uppgift framgår, att under nämnda förutsättning kostnaden för viaduktens järnöfverbyggnad skulle kunna minskas med 96,000 kronor, fyra större pelare å tillhoppa 15,854 kronor helt och hållet utgå, samt kostnaderna för stödmurar och bankfyllning på västra sidan minskas med

4,650 kronor. Kostnadsminskningen skulle således utgöra 116,504 kronor. Däremot skulle tillkomma landfästen till vägporten för Vintervägens framdragande 56,000 kronor samt bank mellan viadukten och vägporten 7,000 kronor eller tillhopa 63,000 kronor.

Skillnaden mellan dessa båda slutsummor, eller 53,504 kronor, utgör alltså det belopp, hvarmed den i 1902 års förslag beräknade kostnadsökningen bör under ofvannämnda förutsättning minskas.

Då jag på de skäl jag förut angifvit finner järnvägsstyrelsens senaste förslag, särskildt i dess väsentligaste delar, vara en afgjord förbättring af 1901 års förslag, samt ökade kostnader för förlängning af Kungsgatans viadukt föranledts af de villkor, som numera från stadens sida därför uppställts, anser jag mig böra förorda styrelsens hemställan om ett tilläggsanslag till utförande af de provisoriska anordningarna vid centralstationen och norra stationen i Stockholm. I afseende på anslagets storlek torde dock, såsom redan framgår af hvad jag nyss anmärkt rörande utsträckningen af viaduktens förlängning, en nedsättning i det begärda beloppet böra vidtagas.

Men äfven med hänsyn till en efter ingifvandet af järnvägsstyrelsens framställning föreslagen uppgörelse angående förvärfvandet af den för ifrågasvarande bangårdsanordningar behöfliga, Stockholms stad tillhöriga mark, synes mig det af styrelsen såsom nu erforderligt uppgifna beloppet kunna ytterligare minskas. Emellertid måste jag, hvad denna minskning angår, anhålla att få först längre fram, efter redogörelse för nämnda förslag, närmare förklara anledningen till densamma.

---

Hvad därefter beträffar järnvägsstyrelsens hemställan rörande den mark, som erfordras för de ifrågasatta förbättringarna vid centralstationen, får jag till en början erinra, att Riksdagen enligt skrifvelse den 1 maj 1900 med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning medgifvit, att inköp af sådana egendomar, som af Kungl. Maj:t pröfvades vara för statens järnvägar behöfliga för genomförande af nya bangårdsanordningar i Stockholm, finge af Kungl. Maj:t, efter förslag af järnvägsstyrelsen, 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 Kungl. Maj:t, ville besluta; samt att den afkastning, samma egendomar kunde komma att lämna under tiden intill dess de blefve för

det med inköpet afsedda ändamål använda, finge af järnvägsstyrelsen inleveras till statskontoret för att redovisas under titel extra uppbörd.

Af de sålunda anvisade medlen hafva på grund af särskilda nådiga 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 .....	» 1,836,130: 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: —
hvarjämte för värderingar, verkställda för inköpen, utbetalts .....	» 540: —
<hr/>	
tillsammans kronor 3,066,670: 90;	

hvidan af de år 1900 anvisade medlen ännu återstå oanvända 1,933,329 kronor 10 öre, af hvilket belopp en del dock får beräknas till gäldande af lagfartskostnader och dylikt för de redan verkställda köpen.

Fastigheten i kvarteret Rundelen är afsedd till utvidgning af stationen vid Norrtull, de öfriga fastigheterna ingå i det område, som söder om Kungsgatan erfordras för utvidgning af centralstationen.

Järnvägsstyrelsens förut omförmälda skrifvelse den 6 december 1901 innehöll jämväl förslag å de kostnader, som i anledning af centralstationens föreslagna utvidgning komme att erfordras för jordförvärf. Detta kostnadsförslag, vid hvars upprättande ännu icke de omnämnda fastigheterna i kvarteren Gösen och Lagerbärsträdet blifvit för statens räkning förvärfvade, innehöll följande poster:

Inköp af

I. *mark tillhörig Stockholms stad:*

mark belägen inom	
Munklägersga-	
tan .....	2,444 m <sup>2</sup>
» belägen inom	
Klarabergsga-	
tan .....	240 »
	<hr/>
Transport	2,684 m <sup>2</sup>

	Transport	2,684	m <sup>2</sup>	
mark	belägen inom			
	Mäster-Samu-			
	elsgatan .....	252	»	
»	belägen inom			
	Bryggaregatan	264	»	
»	belägen inom			
	Gamla Kungs-			
	holmsbrogatan	231	»	
»	belägen inom			
	Kungsgatan ...	1,368	»	
	<u>summa</u>	4,799	m <sup>2</sup>	à kr. 50: — kr. 239,950: —

Följande tomter helt och hållet:

Ugglehufvudet n:o 1	1,002	m <sup>2</sup>	à kr 140: —	kr. 140,280: —
Lagerbärsträdet » 2	867	»	» 175: —	» 151,725: —

Delar af följande tomter:

Ugglehufvudet n:o 2	294	m <sup>2</sup>	» 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 Stockholms—Västerås—bergslagens järnvägsaktiebolag:*

Gösen n:is 4 och 15 .....	2,794	m <sup>2</sup>	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—Västerås—bergslagens järnvägsaktiebolag* 9,179 m<sup>2</sup> à kr. 50: — — — — » 458,950: —  
summa kronor 2,868,975: —

Detta kostnadsförslag blef emellertid vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t den 28 februari 1902 underkastadt åtskilliga ändringar, hvilka ändringar af departementschefen på följande sätt motiverades:

Den i förslaget för inköp af mark från Stockholm—Västerås—bergslagens järnvägsaktiebolag upptagna post å 458,950 kronor kunde utgå ur förslaget, emedan bolaget förklarat sig åtnöjas därmed, att för ifrågavarande mark, som redan till större delen disponerades af statens järnvägar, fortfarande tills vidare som hittills erlades skälig hyra. Vidare hade de nyss omförmälda fastigheterna i kvarteren Gösen och Lagerbärsträdet efter förslagets uppgörande inköpts för därför i förslaget beräknade pris, tillsammans 610,000 kronor. Till följd häraf kunde från förslaget afgå i rundt tal 1,069,000 kronor.

Beträffande därefter de i förslaget upptagna, Stockholms stad tillhöriga gatuområden, tomter och tomtdelar, tillsammans upptagna till 985,025 kronor, erinrade departementschefen, att järnvägsstyrelsen antagit, att dessa områden skulle kunna förvärfvas på annat sätt än mot kontant betalning. Enligt hvad från järnvägsstyrelsen inhämtats, hade emellertid de underhandlingar, som med stadens myndigheter dittills hunnit föras, icke gifvit något gynnsamt resultat. Sålunda hade för det område, som skulle för bangårdsanläggningen erfordras från de tomter inom kvarteren 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 järnvägsstyrelsen beräknade 408,800 kronor, beroende detta till en del därpå, att från stadens sida ansetts, att den trafikled, järnvägsstyrelsen skulle bereda i stället för den helt och hållet i anspråk tagna Lilla Munklägersgatan, borde göras rakare och bredare, än järnvägsstyrelsen tänkt sig, och att i följd däraf en större areal mark måste förvärfvas. Dessutom hade gasverksstyrelsen förklarat sig icke kunna afträda områdena förrän 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 järnvägar upplättna, hade järnvägsstyrelsen från afdelningen erhållit det svar, att afdelningen funnit en definitiv öfverlåtelse af ifrågavarande områden, på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, icke böra för det dåvarande äga 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 järnvägar upplättes på högst 15 år mot viss årlig afgift samt på vissa öfriga angifna villkor, afseende hufvudsakligen sättet och kostnaden för gatutrafikens ordnande i anledning af upplåtelsen.

Vid därefter fortsatta underhandlingar mellan järnvägsstyrelsen och befullmäktigadt ombud för drätselnämndens första afdelning hade från drätselnämndens sida såsom ytterligare villkor uppställts, bland annat, att järnvägsstyrelsen skulle — utom hvad Lilla Munklägersgatan anginge — efter de 15 årens förlopp antingen till staden återlämna de upplåtna gatudelarne eller ock på något ställe mellan Jakobsgatan och Kungsgatan, vare sig öfver eller under järnvägen, anordna för gatutrafik körbar förbindelseled med lika god lutning, som de upplåtna gatorna hafva.

Då detta villkor uppenbarligen med nödvändighet förutsatte, att åt spåranordningarna 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 det dåvarande hos bangårdskommittén, hade järnvägsstyrelsen ansett sig icke kunna hos Kungl. Maj:t göra framställning om godkännande af ett aftal med staden på sådant villkor och därför ånyo hänvänt sig till staden genom skrifvelse till stadsfullmäktige den 10 februari 1902.

Af de från stadsmyndigheternas sida vid dessa underhandlingar afgifna utlåtanden erhöles man den uppfattningen, att den väsentliga anledningen till obenägenheten mot de provisoriska anordningarna enligt järnvägsstyrelsens 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 då genom de täta afstängningarna för tåg och växlingsrörelser mycket obekvämt, 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 spår-läge, 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 ansåges i allt fall åstad-

komma, att förhandlingarna med staden icke kunde hinna bringas till slut i så god tid, att resultatet däraf kunde framläggas för 1902 års Riksdag. Behovet af de föreslagna provisoriska bangårdsanordningarna syntes åter vara så trängande, att de för desammas snaraste påbörjande nödvändiga åtgärderna icke borde uppskjutas på ett år. Lösningen af dessa svårigheter syntes departementschefen lättast beredas på det sätt, att framställning gjordes till Riksdagen om någon utsträckning af det genom Riksdagens skrifvelse den 1 maj 1900 lämnade medgifvande till inköp af egendom, som behöfdes för genomförande af nya bangårdsanordningar i Stockholm.

Järnvägsstyrelsens förslag i fråga om inköp af mark hade, såsom nämnts, slutat å ett belopp af i rundt tal 2,869,000 kronor. Däraf skulle, enligt hvad förut erinrats, afgå i rundt tal 1,069,000 kronor. Återstoden, i rundt tal 1,800,000 kronor, skulle åter höjas med i rundt tal 446,000 kronor, därest gasverksstyrelsen skulle hafva rätt i sin från kostnadsförslaget afvikande uppfattning af värdet å de från gasverket behöfliga tomterna. Hela det beräkneliga penningbehovet för marklösen vore alltså 2,246,000 kronor. Å det af Riksdagen till användande för markinköp medgifna beloppet 5,000,000 kronor återstodo i rundt tal 1,933,000 kronor. Det omedelbara behovet af ytterligare medel för markinköp skulle således utgöra 313,000 kronor. Denna summa torde dock icke med säkerhet kunna anses tillräcklig. Det vore nämligen först att märka, att visshet icke kunnat vinnas, huruvida de i förslaget ingående enskilda egendomarne kunde förvärfvas utan expropriation; och jämväl i fråga om det öfriga behöfliga området finnes icke någon öfverenskommelse i fråga om priset. Därtill komme, att det finnes en del områden på andra håll, hvars förvärfvande för de mest behöfliga förbättringarna af Stockholms bangårdsanordningar icke torde kunna undvikas. Vid dessa förhållanden vore det, efter departementschefens uppfattning, 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 begäras det förtydligande, att äfven gatemark skulle kunna utgöra föremål för inköp och att medlen finge jämväl användas till löseskilling i anledning af expropriation.

I enlighet härmed blef äfven Kungl. Maj:ts proposition till 1902 års Riksdag i denna del affattad, och Riksdagen biföll densamma på det sätt jag i början af mitt anförande angifvit eller sålunda, att det belopp, för

hvilket enligt Riksdagens skrifvelse den 1 maj 1900 finge inköpas sådana egendomar, som af Kungl. Maj:t pröfvades vara för statens järnvägar behöfliga för genomförande af nya bangårdsanordningar i Stockholm, finge höjas från 5,000,000 kronor till 6,000,000 kronor, under iakttagande fortfarande af de i samma skrifvelse fastställda villkor med tillägg, dels att ej annan mark finge med anlåtande af dessa medel förvärfvas än sådan, som erfordrades för ofvannämnda bangårdsanordningar eller för utvidgande af Stockholms södra station, dels ock att medlen kunde i förekommande fall användas jämväl till inköp af gatumark och till löseskilling vid förvärf af egendom i enlighet med gällande bestämmelser angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof.

I den skrifvelse den 13 maj 1902, hvori beslutet anmäldes, framhöll emellertid Riksdagen, att med afseende å den mark, som erfordrades för genomförande af de utaf Kungl. Maj:t föreslagna förbättringarna vid centralstationen, hade blifvit upplyst, att svårighet visat sig möta för erhållande af definitiv öfverlåtelse till staten af vissa Stockholms stad tillhöriga områden. Enligt Riksdagens mening måste det vara af största vikt, att staten med full äganderätt komme i besittning af den mark, som för ifrågasvarande dyrbara anläggningar vore behöflig, och Riksdagen ansåge därför, att, om godvillig öfverenskommelse härom icke kunde med staden träffas på antagliga villkor, områdena borde genom expropriation förvärfvas. Riksdagen hade så mycket mer anledning att framhålla vikten af, att dessa förhållanden blefve på ett för staten betryggande sätt ordnade, som Riksdagen inhämtat, att beträffande en del af den för statens järnvägar upplåtna mark i Stockholm äganderätten ej vore fullt utredd; och man borde ej förbise de olägenheter, som i följd af sådana osäkra förhållanden framdeles kunde uppstå.

I anledning häraf anbefalldes Kungl. Maj:t genom förut omförmälda bref af den 27 juni 1902 järnvägsstyrelsen att med Stockholms stad inleda förnyade underhandlingar för förvärfvande, på sätt af Riksdagen förutsatts, med äganderätt af jämväl all den staden tillhöriga mark, som för utförande af de provisoriska anordningarne erfordrades.

Enligt den af järnvägsstyrelsen nu framlagda plan för centralstationens omdaning skulle erfordras i allt väsentligt enahanda utrymme, som afsågs för verkställande af de vid 1902 års riksdag föreslagna ändringarne. Den mark, som skulle behöfva förvärfvas utöfver den redan nu för järnvägen begagnade, skulle således i hufvudsak vara densamma, som år 1902 afsågs.

Af denna mark har, på sätt förut omförmälts, för statens räkning redan förvärfvats fastigheterna n:is 3 och 10 i kvarteret Braxen, n:is 4 och 15 i kvarteret Gösen och n:o 34 i kvarteret Lagerbärsträdet.

Således återstå att förvärfva dels enskilda personer tillhöriga tomterna n:is 4 och 11 i kvarteret Braxen och tomten n:o 35 i kvarteret Lagerbärsträdet, dels ock åtskilliga Stockholms stad tillhöriga tomter, tomt-delar och gatumark.

Angående de fortsatta underhandlingarna med Stockholms stad om förvärfvande af den staden tillhöriga marken meddelar nu järnvägsstyrelsen i sin förrberörda underdåniga skrifvelse den 13 december 1902, att styrelsen då ännu icke erhållit svar å sin skrifvelse till stadsfullmäktige den 10 februari 1902. Stadsfullmäktiges beredningsutskott hade dock afgifvit utlåtande i ärendet och därvid hemställt, det stadsfullmäktige måtte besluta att, under villkor att åt Kungsgatans viadukt gåfves de lutningar, som, enligt hvad förut angifvits, beredningsutskottet ifrågasatt, förklara staden villig *dels* att på det sätt medverka till ett provisoriskt ordnande af järnvägsrörelsen vid centralstationen, att staden ville till styrelsen på högst 15 år och mot en årlig hyra af 27,500 kronor upplåta af områden, som afsåges i styrelsens skrifvelse den 10 februari 1902, tomten n:o 2 i kvarteret Lagerbärsträdet, del af stadens tomtedel i kvarteret Karpen, delar af tomterna n:is 1, 2 och 3 i kvarteret Gösen äfvensom vissa delar af Lilla Munklägersgatan, hvarförutom staden ville på samma tid utan ersättning till styrelsen upplåta delar af Klarabergs-, Mäster-Samuels-, Bryggare- och Gamla Kungsholmsbrogatorna, allt under angifna villkor, däribland att de till styrelsen uthyrda delar af Lilla Munklägersgatan icke finge afstängas för trafik, förrän denna trafikled blifvit ersatt med en annan sådan, framgående i den fastställda Vintervägens förlängning genom kvarteren Braxen och Gösen fram till Mäster-Samuelsgatan och vidare i denna gata, utvidgad på norra sidan till tolf meters bredd, fram till tomten n:o 1 i kvarteret Gäddan, samt att de till följd af stationsområdets utvidgning erforderliga förlängningar af gångbron i Gamla Kungsholmsbrogatan och af vägundergången i Mäster-Samuelsgatan bekostades af styrelsen, *dels* att till styrelsen sälja den i styrelsens skrifvelse den 10 februari 1902 afsedda mark i kvarteren Gäddan och Ugglehufvudet för en köpeskilling af 854,383 kronor samt villkor, bland andra, att, därest ej annorlunda kunde blifva aftaladt mellan järnvägsstyrelsen och gasverksstyrelsen, tillträdet bestämdes till 2 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> år efter det definitivt köpekontrakt afslutats och stadsfullmäktige beslutat om uppförande af nya byggnader i stället för dem, som komme att afstås.

Vid föredragning den 5 maj 1902 af beredningsutskottets omförmälda utlåtande öfver styrelsens hos stadsfullmäktige gjorda framställning i fråga om upplåtelse af ofvan angifna, staden tillhöriga mark samt om förlängning af Kungsgatans viadukt hade fullmäktige beslutat att återförvisa ärendet till utskottet.

Då styrelsen, som emellertid anbefallts att med staden inleda förnyade underhandlingar för förvärfvande, på sätt af Riksdagen förutsatts för beviljande af anslaget till ofta nämnda provisoriska anordningar, med äganderätt af jämväl all den staden tillhöriga mark, som för utförande af anordningarna erfordrades, ansett sig böra uppskjuta underhandlingarnas inledande, till dess med bestämdhet kunde uppgifvas, hvilka af de staden tillhöriga områden, som vore för ifrågavarande ändamål behöfliga, men detta icke låtit sig göra, förrän definitivt förslag till de provisoriska anordningarna förelåge utarbetadt, hade styrelsen väl under hand förhandlat med stadens myndigheter rörande områdenas förvärfvande, hvaremot officiell framställning i det af Riksdagen angifna hänseende då ännu icke gjorts hos stadsfullmäktige. Emellertid hade styrelsen för afsikt att samtidigt med aflåtande af den underdåniga skrifvelsen den 13 december 1902 hos stadsfullmäktige göra dylik framställning, och skulle styrelsen, så snart fullmäktiges svar ingått, hos Kungl. Maj:t göra anmälan därom.

Med anledning af Riksdagens i dess skrifvelse den 13 maj 1902 uttalade mening, att det måste vara af största vikt, att staten med full äganderätt komme i besittning af den mark, som för ifrågavarande dyrbara anläggningar vore behöflig, och att Riksdagen därför ansåge, att, om godvillig öfverenskommelse härom icke kunde med staden träffas på antagliga villkor, områdena borde genom expropriation förvärfvas, anmärker järnvägsstyrelsen, att det kunde ifrågasättas, om till de af Riksdagen åsyftade områden skulle räknas gatumark, som inginge i den för staden fastställda stadsplan. Det syntes nämligen styrelsen, som om de järnvägsområdet korsande gatorna, om hvilkas upplåtande vore fråga, borde, såsom fallet vore mod de af järnvägen för närvarande begagnade delar af samma gator, fortfarande bibehållas i stadens ägo och följaktligen nu endast med dispositionsrätt till statens järnvägar upplåtas --- icke på högst 15 år --- utan så länge de erfordrades för de provisoriska anordningarna. Därest gatudelarne i fråga, på hvilkas upplåtelse med full äganderätt stadsfullmäktige med all sannolikhet icke godvilligt komme att ingå, skulle framdeles blifva för statens järnvägar obehöfliga, torde de nämligen böra ome-

delbart återtaga sin egenskap af trafikleder, i den mån denna genom upplåtelsen kunde hafva gått förlorad.

Äfven om expropriation af de gatudelar, hvilka erfordrades för de provisoriska anordningarna, icke kunde lagligen förvägras, torde dock lämpligheten af en sådan åtgärd, som skulle åstadkomma ändring i den fastställda stadsplanen, kunna ifrågasättas, helst om staden ville medgifva, att ifrågavarande gatudelar finge af styrelsen disponeras, så länge desamma behöfdes för de provisoriska anordningarna.

Slutligen framhåller styrelsen, hurusom af den i ärendet förekommande utredning framginge, att, därest annorlunda ej blefve aftaladt, de af gasverket disponerade områden skulle kunna till statens järnvägar upplåtas, så snart för gasverkets räkning kunnat efter stadsfullmäktiges därom fattade beslut uppföras nya byggnader i stället för dem, som skulle afstås, hvartill beräknats åtgå 2 1/2 år. Enligt hvad styrelsen i underdånig skrifvelse den 4 juni 1902 förmält, torde det låta sig göra att för tiden, intill dess nya byggnader för gasverket hunnit uppföras, förhyra för detsamma erforderliga lokaler, och hade Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 27 i sistsagda månad lämnat styrelsen begärdt bemyndigande att förhyra lägenheter i stället för dem, hvilka skulle komma att upplåtas, äfvensom att träffa uppgörelse med den gasverkets personal, åt hvilken bostäder inom ifrågavarande område vore upplåtna, om visst belopp för afstående af samma bostäder.

Då styrelsen hölle före, att de kostnader, som genom förhyrande af berörda lägenheter och genom träffande af dylik uppgörelse komme att uppstå, vore af den beskaffenhet, att desamma borde gäldas af det belopp, som Riksdagen ställt till Kungl. Maj:ts förfogande för förvärf af mark inom Stockholm för bangårdsanordningarna därstädes, hade sagda kostnader, hvilka enligt styrelsens beräkning torde uppgå till omkring 90,000 kronor, icke upptagits i det nu öfverlämnade förslaget.

Enligt hvad jag inhämtat, hafva underhandlingarne numera fortskridit så långt, att drätselnämndens första afdelning den 3 innevarande månad beslutit hos stadsfullmäktige föreslå en på andra villkor grundad uppgörelse med järnvägsstyrelsen. Enligt denna uppgörelse, hvilken af mig förut omförmäls i sammanhang med frågan om tilläggsanslagets storlek, skulle den under drätselnämndens förvaltning lydande tomt- och gatumark till järnvägsstyrelsen upplåtas på följande villkor, nämligen

att de tomter och tomtdelar, som lyda under drätselnämndens förvaltning, lämnas med full äganderätt mot ett pris af:

för tomten n:o 2 i kvarteret Lagerbärsträdet 867 m<sup>2</sup> kr. 130,000: —

» delar af följande tomter:

Gösen n:is 1 och 3 samt 2 ..... 1,020 » » 153,000: —

stadens tomt del i Karpen ..... 257 » » 103,060: —

Blekholmen södra n:is 13 och 14 jämte

gatudessein ..... 870 » » 143,854: 50

Gösen n:is 11 och 18 jämte gatudessein 980 » » 99,342: 60

---

Summa kr. 629,257: 10;

att Lilla Munklägersgatan lämnas med full äganderätt mot skyldighet för järnvägsstyrelsen att bekosta anordnandet af en ny 12 meter bred gata i Vintervägens förlängning af samma längd som nuvarande Lilla Munklägersgatan, hvilken skyldighet, efter af järnvägsstyrelsen gjord approximativ beräkning, skulle motsvara en kostnad af omkring 69,600 kronor utom lösen af därtill erforderlig mark, som utgöres af en del under gasverksstyrelsens förvaltning lydande mark, äfvensom af nyssnämnda delar af tomterna Blekholmen södra n:is 13 och 14 och Gösen n:is 11 och 18 jämte bredvid dessa tomter liggande gatudessein och hvilken mark således ingår i den öfriga tomtinköpskostnaden; samt

att gatudelarna afgiftsfritt lämnas med dispositionsrätt under så lång tid, som de för statens järnvägsdrift användas.

För den i 1901 års förslag upptagna, inom Kungsgatan belägna marken ifrågakommer icke någon annan ersättning än den förlängning af gatuviadukten, som järnvägsstyrelsen, på sätt förut omnämnts, skulle utföra.

I afseende på den mark, som lyder under gasverksstyrelsens förvaltning, har det föreslagna priset 854 383 kronor icke varit föremål för förnyad underhandling.

Om Stockholms stadsfullmäktige, såsom jag antager, komma att ansluta sig till gasverksstyrelsens i frågan framställda anspråk och drätsel-nämndens förslag till uppgörelse, genom hvilket förslag det förut för vissa tomt- och gatudelars disponerande uppställda och från statens sida oantagliga villkoret om blott 15 års nyttjanderätt skulle utbytas mot dels äganderätt, dels dispositionsrätt, så länge marken för ändamålet behöfves, skulle alltså staten kunna med äganderätt förvärfva all den för nu ifråga-varande ändamål utöfver den redan disponerade behöfliga, söder om Kungs-

gatan belägna jord med undantag af delar utaf gatorna Klarabergsgatan, Mäster-Samuelsgatan, Bryggaregatan och Gamla Kungsholmbrogatan. Dessa gatudelar, af hvilka en hvar för sig utgör fortsättning på redan nu för järnvägsändamål disponerad del af gatan, skulle upplåtas till staten på samma villkor som dessa bredvidliggande redan förut upplåtna delar af samma gator. En upplåtelse på sådana villkor eller afgiftsfri dispositionsrätt, så länge gatudelarna användas till järnvägsändamål, synes mig i detta fall till fullo motsvara hvad som med förvärfvandet af gatudelarne afses. Jag kan därför ej finna det behöfligt, att staten genom expropriation skaffar sig äganderätt till dem, lika nödvändigt som det å andra sidan enligt min åsikt är, att staten med sådan rätt kommer i besittning af den öfriga delen af den för stationens utvidgning behöfliga mark. För den händelse nämligen gatudelarne skulle i en framtid icke vidare behövas för statens järnvägars ändamål, föreställer jag mig, att det då ej heller bör från statens sida kunna möta hinder för att staden återfår de delar af gatorna, af hvilka statens järnvägar ej längre hafva behof.

Ett på grundval af nu omförmälda förslag till uppgörelse uppgjordt öfverslag öfver det för markförvärf anslagna beloppets tillräcklighet visar, med iakttagande af de gränser för områdena, som nu kunnat definitivt bestämmas, följande siffror:

Redan inköpta fastigheter .....	kr. 3,066,130: 90
Mark att förvärfva:	
Under gasverksstyrelsens förvaltning.....	kr. 854,383: —
Under drätselnämndens förvaltning.....	» 629,257: 10
För anläggning af ny gata .....	» 69,600: —
Enskilde tillhörig .....	» 815,000: —
	» 2,368,240: 10
Härtill bör läggas det belopp, hvartill järnvägsstyrelsen, enligt hvad jag förut omnämnt, beräknat kostnaden för förhyrande under någon tid af vissa lokaler åt gasverket .....	» 90,000: —
	<hr/> Kr. 5,524,371: —

Af det beviljade beloppet skulle således efter denna beräkning återstå omkring 475,000 kronor, sedan den behöfliga utvidningen blifvit genomförd.



I den framställning, jag nu lämnat, har endast varit fråga om sådan mark, som för närvarande icke disponeras af statens järnvägar, men som för den ifrågasatta utvidgningen af centralstationen erfordras.

Med anledning af Riksdagens uttalande i skrifvelsen den 13 maj 1902, att Riksdagen inhämtat, hurusom beträffande en del af den för statens järnvägar upplåtna mark i Stockholm äganderätten ej vore fullt utredd och att det nu vore af vikt, att dessa förhållanden ordnades, torde jag här jämväl böra redogöra för hvad jag därom inhämtat, såvidt angår de områden, som beröras af de nu ifrågasatta anordningarne; och hänvisar jag därvid till en genom järnvägsstyrelsens försorg upprättad, bland handlingarna befintlig karta.

Af det område, som nu disponeras för centralstationen och norra stationen, innehar staten med full äganderätt större delen, å kartan utmärkt med röd färg.

Hvad beträffar den öfriga delen, hvartill staten ej har äganderätt, har Stockholms stad år 1864 till staten kostnadsfritt upplåtit den söder om Kungsgatan belägna marken eller dels det å kartan med streckade röda konturer utmärkta området närmast centralstationshuset, dels ock de på enahanda sätt utmärkta delarna af Klarabergs-, Mäster-Samuels- och Gamla Kungsholmsbrogatorna. Vid denna upplåtelse har fästats endast det villkoret, att för det osannolika fall, att den afträdda marken ej komme att för järnvägsanläggning användas, densamma skulle till staden återfalla.

Den mark, som statens järnvägar utan äganderätt disponera norr om Kungsgatan, utgöres af dels de å kartan med grön färg betecknade områdena, hvilka tillhöra Stockholm—Västerås—bergslagens järnvägsaktiebolag och som af statens järnvägar förhyras, dels de å kartan med gul färg betecknade områdena, hvilka, tillhörande Stockholms stad, af denna mot hyra upplåtits till statens järnvägar, dels ock återstoden, å kartan icke färglagd och angifven med fulldragen röd kontur, hvilket område utan formligt aftal af staden kostnadsfritt öfverlämnats till statens järnvägars disposition.

Beträffande nu först den mark, som tillhör Stockholm—Västerås—bergslagens järnväg, lämnades vid 1902 års riksdag utan anmärkning det i Kungl. Maj:ts proposition omförmälda förslaget, att denna mark skulle fortfarande disponeras af statens järnvägar mot skälig hyra. Det synes mig därför icke nu förefinnas anledning att till förhandling med bolaget upptaga frågan om förvärfvandet af äganderätt till denna mark, helst detta

förutsätter en reglering af de villkor, under hvilka statens järnvägar och bolaget för närvarande ömsesidigt begagna hvarandras områden.

Hvad därefter vidkommer den Stockholms stad tillhöriga marken, torde i afseende på de söder om Kungsgatan belägna tomt- och gatuområdena dispositionsrätten till desamma kunna, med hänsyn till villkoret för deras kostnadsfria upplåtande, anses fullt betryggad, hvarför det synes mig obehöfligt att nu vidtaga åtgärder för att söka ytterligare befästa densamma.

De norr om Kungsgatan belägna områdena, som tillhöra Stockholms stad, disponeras redan nu för statens järnvägars behof och kunna, såsom till alla delar upptagna af redan förefintliga spåranordningar, icke afvaras. I förslaget är visserligen afsedt att inom dessa områden ändra spåren, men äfven om förslaget icke skulle komma att genomföras, kvarstår dock fortfarande behofvet af marken oförminskadt för de nuvarande anordningarna. Dessa områden komma således endast i viss mån och indirekt att beröras af de nya bangårdsanordningarna, men behofvet af deras innehafvande är icke framkalladt af nämnda anordningars utförande. Med hänsyn till Riksdagens nyssberörda uttalande, har likväl järnvägsstyrelsen ansett sig böra i skrifvelse till stadsfullmäktige anhålla om meddelande, så fort ske kunde, om och på hvilka villkor fullmäktige skulle vilja dels medgifva ett mindre ägoutbyte, som vid Barnhusgatans förlängning lämpligen skulle kunna äga rum, dels ock med full äganderätt till staten öfverlåta ifrågavarande, staden tillhöriga områden, hvilka alltifrån norra stationens anläggande disponerats af statens järnvägar.

Något svar härå har ännu icke ingått, men man kan förutse, att, om staden icke är villig att upplåta dessa områden med samma rätt som sin söder om Kungsgatan belägna mark, och ett inköp, vare sig genom godvillig öfverenskommelse eller efter expropriation, skulle sättas i fråga, detta komme att representera ett ganska betydligt belopp.

Då emellertid, såsom jag nämnt, dispositionen af nu ifrågavarande område för järnvägens behof är nödvändig, vare sig de ifrågasatta provisoriska anordningarna komma till stånd eller icke, har jag trott, att frågan om höjdt anslag till dessa anordningar ej behöfde anstå, till dess de underhandlingar, som öppnats angående villkoren för förvärfvande för statens räkning af äganderätt till berörda områden, kunde vinna sin afslutning.

Slutligen torde jag nu få återkomma till den ytterligare minskning

af det föreslagna tilläggsanslaget, som jag förut antydt. I det kostnadsförslag, som låg till grund för järnvägsstyrelsens framställning den 6 december 1901, ingick under rubriken »diverse arbeten» ett belopp af 44,300 kronor, utgörande kostnaderna för anläggningen af en provisorisk gata, som antogs komma att från stadens sida fordras i ersättning för Lilla Munklägersgatans upplåtande. De af mig förut omnämnda villkor, som sedermera med anledning af järnvägsstyrelsens skrifvelse till stadsfullmäktige den 10 februari 1902 af stadsfullmäktiges beredningsutskott uppställdes för förhyrandet af sistnämnda gata, kräfdes emellertid en af järnvägsstyrelsen icke beräknad utvidgning af Mäster-Samuelsgatan, hvarför kostnaden, 2,280 kronor, måste upptagas i den kostnadsberäkning, som förekommer i järnvägsstyrelsens senaste framställning den 13 december 1902 och där återfinnes under rubriken »anläggning af provisorisk gata (Mäster-Samuelsgatan)». Summan af dessa poster utgör 46,580 kronor. Enligt det senaste, af drätselnämndens första afdelning godkända förslag till uppgörelse skulle emellertid staten förvärfva äganderätt till nämnda gata mot anordnande af en ny 12 meter bred gata i Vintervägens förlängning. Då kostnaderna för denna nya gatas anordning och förvärfvandet af därför erforderlig mark således utgöra köpeskillingen för förvärfvet af Lilla Munklägersgatan med full äganderätt, hafva dessa kostnader äfven i den af mig förut gjorda beräkningen öfver det för markförvärfv anslagna beloppets tillräcklighet inberäknats bland de utgifter, som skola af detta anslag bestridas. Till följd af de sålunda ändrade upplåtelsevillkoren ifrågakomma icke vidare de i järnvägsstyrelsens kostnadsberäkning upptagna kostnaderna för anordnande af en provisorisk gata, utan bör motsvarande belopp, 46,580 kronor, jämväl utgå ur det för bangårdsanordningarnas utförande beräknade belopp. Med iakttagande häraf och af den förut omförmälda minskningen i kostnaden för förlängning af Kungsgatans viadukt, 53,504 kronor, torde det föreslagna anslagsbeloppet böra ned sättas med 100,000 kronor till 340,000 kronor.»

---

Efter att hafva tagit kännedom om de ändringar, som nu föreslagits i den för nästlidna års Riksdag framlagda planen till provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm, har utskottet icke kunnat undgå att i likhet med 1901 års bangårdskommitté och de öfriga i frågan intresserade, som enligt statsrådsprotokollet häröfver yttrat sig, finna det nya förslaget innebära en väsentlig förbättring af det förut

afgifna. De fördelar, som genom utförande af detta nya förslag skulle vinnas, äro enligt utskottets mening otvifvelaktigt af den betydelse, att de fullt motsvara den ökning i kostnaderna, som däraf föranledes; och har utskottet vid sådana förhållande ansett sig hafva giltigt skäl förorda beviljandet af det tilläggsanslag, Kungl. Maj:t nu för ifrågavarande ändamål äskat.

Hvad angår de för berörda bangårdsanläggningar behöfliga gatudelar, synes det utskottet icke vara anledning fordra, att dessa områden af staten förvärfvas med full äganderätt, utan bör det enligt utskottets mening anses fullt tillräckligt, om desamma, såsom nu blifvit ifrågasatt, upplåtas åt staten med kostnadsfri besittningsrätt, så länge de användas för statens järnvägsdrift.

På grund af det anförda får utskottet hemställa,

att Riksdagen, med förklarande, att de gatudelar, som för utförande af provisoriska anordningar vid centralstationen och norra stationen i Stockholm komma att tagas i anspråk, icke behöfva förvärfvas med annan rätt än kostnadsfri besittningsrätt, så länge de för statens järnvägsdrift användas, må, till utförande af nämnda bangårdsanordningar, för år 1904 bevilja utöfver det af Riksdagen för enahanda ändamål redan anvisade belopp, 1,368,000 kronor, ytterligare 340,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta under innevarande år af tillgängliga medel utanordna sistnämnda belopp.

Beträffande sättet för anskaffande af sistnämnda belopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 24 april 1903.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.