

Nr 115.

Ankom till Riksdagens kansli den 9 maj 1913 kl. 5 e. m.

Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under utgifter för kapitalökning i vad angår civildepartementsärenden gjorda framställning angående anslag för vissa anläggningar vid Frösunda driftbangård samt en i ämnet väckt motion.

(4:e Avd.)

I den till Riksdagen avlätna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov har Kungl. Maj:t bland utgifter för kapitalökning, i vad avser statens affärsverksamhet, uti punkt 6 föreslagit Riksdagen att till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar anvisa för år 1914 ett belopp av 3,003,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under 1913 av tillgängliga medel utanordna ett belopp av 600,000 kronor.

Bland de under denna punkt begärda anslag förekommer under rubriken »större arbeten» en post å 250,000 kronor för vissa anläggningar vid Frösunda driftbangård, av vilket belopp 100,000 kronor avsetts till användning redan under innevarande år. Beträffande denna del av Kungl. Maj:ts framställning har utskottet uti sitt utlåtande nr 48, däri utskottet i övrigt förordat de under nämnda punkt framställda förslag, förklarat sig komma att framdeles under Riksdagen avgiva utlåtande.

Utredningen beträffande nämnda anslagspost å 250,000 kronor återfinnes å sid. 70—72 samt 89 i det vid statsverkspropositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning» fogade statsrådsprotokollet över civilärenden för den 14 januari 1913, till vilket utskottet tillåter sig hänvisa;

och utvisar statsrådsprotokollet att berörda 250,000 kronor äro avsedda till anläggning vid Frösunda driftbangård av lokomotivstation med plats för 18 lokomotiv, expeditions- och förrädslokaler, ångcentral för uppvärmning, oljekällare med cisterner, vattentorn med reningsanordning samt vattenledning med pumpverk. I sammanhang med detta ärende har utskottet till behandling förehått en inom Andra kammaren av herr *E. Åkerlund m. fl.*, väckt motion, nr 109, däri hemställts, att Riksdagen vid beviljandet av det för lokomotivstationsanläggningen vid Frösunda begärda anslaget måtte till beslutet foga det uttalandet, att lokomotivstallarna med tillhörande anläggningar måtte placeras i sådant höjd- eller planläge, att väsentligt hinder för genomförande av kanalföretaget Bällstaviken—Brunnsviken — med en fri höjd av förslagsvis 5 meter under de fasta järnvägsbroarna — icke måtte på grund av dessa anläggningar uppstå.

Till stöd för denna framställning hava motionärerna anfört följande:

Enligt innevarande års statsverksproposition föreslås anläggandet av lokomotivstallar, förrådshus m. m. i samband med den av 1909 års Riksdag beslutade driftbangården norr om Hagalund, vid Frösunda. Anläggningarna skulle i det hela komma att kosta 475,000 kronor och härav begäres 250,000 kronor för år 1914.

Redan vid 1909 års riksdag gjordes från ortsbefolkningens sida inom Stockholms norra förstadsområde gällande, att de med driftbangården sammanhängande spåranläggningarna skulle komma att lägga betänkliga hinder i vägen gentemot det ur sanitär synpunkt synnerligen betydelsefulla kanalföretaget Bällstaviken—Brunnsviken. Meningarna angående detta företag hade emellertid då ännu icke hunnit att brytas tillräckligt mot varandra, varför Riksdagen, utan att uppehålla sig vid närmare detaljer, lät sig nöja med avgivna förklaringar och framställd uppfattning, att det väsentliga huvudsyftet i fråga om kanalföretaget skulle kunna ernås även om den ifrågavarande driftbangården beslutades.

I stort sett har det sedermera också visat sig, att beslutet om driftbangårdens förläggande på nämnda plats icke skulle behöva utgöra något avgörande hinder gentemot kanalföretaget. Det är nämligen endast jämförelsevis obeydliga jämkningar i fråga om den av järnvägsstyrelsen förut uppgjorda detaljplanen, som behövt ifrågasättas, och hava förslag om sådana jämkningar framställts, dels av Sundbybergs kanalkommitté, dels av Stockholms stads byggnadschef med instämmande av Stockholms stads hamnstyrelse.

Enligt föreliggande redogörelser för ärendets behandling inom kungl. järnvägsstyrelsen framgår emellertid, att järnvägsstyrelsen icke ansett sig

kunna sträcka sitt tillmötesgående i avseende på driftbangårdens detaljanordning längre än till en synnerligen snäv tolkning av 1909 års riksdagsbeslut. Redan häruti skulle en anledning nu kunna förefinnas att från Riksdagens sida förklara, att beslutet av 1909 ingalunda bör anses innebära ett avvisande av varje rimligt krav på tillmötesgående gentemot kanalföretaget.

Men härtill kommer, att vikten och betydelsen av det ifrågavarande kanalföretaget så småningom kommit alltmera till synes utöver vad som år 1909 förelåg. Härvid må erinras om Andra kammarens beslut vid 1912 års riksdag om underdånig skrivelse till Konungen angående utredning om kanalföretagets inverkan på Mälarens regleringsfråga, en utredning vars aktuella betydelse genom det höga vattenståndet i Mälaren under innevarande vinter ytterligare trätt i dagen och om vars företagande ny motion ingivits till innevarande års Riksdag. I övrigt hänvisas till den motivering, som framlagts i en av Sundbybergs kanalkommitterade utgiven broschyr i kanalfrågan, i vilken bland annat behovet av en broöppning genom bangården och en fri höjd för de fasta järnvägsbroarna av cirka 5 meter närmare påvisats.»

Utskottet vill till en början meddela, att utskottet icke funnit något att erinra mot det af Kungl. Maj:t för ifrågavarande anläggningar vid Frösunda driftbangård äskade beloppet.

Beträffande därefter herr Åkerlunds m. fl. framställning har utskottet av ett vid Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 9, i anledning av en annan av herr Åkerlund m. fl. väckt motion, nr 101, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående undersökning rörande reglering av Mälarens vattenstånd genom en kanal Bällstaviken—Brunnsviken, fogat, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 29 mars 1913 avgivet yttrande i sistnämnda ämne, inhämtat, att styrelsen av anförda skäl för sin del vore av den bestämda åsikten, att en dylik lösning av regleringsproblemet icke kunde ifrågakomma.

Däremot finge det anses vara ställt utom allt tvivel, att en mindre kanal för torrläggning av de sankta markerna kring Råstasjön och Lötsjön samt för avledning av avloppsvattnet från de tät bebyggda orterna kring Bällstaviken och de nämnda sjöarna vore ur sanitär synpunkt ovillkorligen nödvändig, varjämte det ansåges med fog kunna ifrågaställas att utföra denna kanal med sådana ökade mått, att den bleve användbar för även pråmtrafik.

Av en vid nämnda utlåtande jämväl fogad skrivelse från järnvägs-

styrelsen av den 31 mars 1913 har utskottet vidare inhämtat, att för beredande av en fri höjd för kanalen av 5,0 meter kräves en ökning i de beräknade kostnaderna för bangårdsanläggningarna vid Frösunda med icke mindre än 337,000 kronor. Vidare har styrelsen anfört, att med bibehållande av utav styrelsen avsett höjdläge för spårsystemet vid Frösunda samt för vagn- och lokomotivstallar, en fri höjd av 3,0 meter över högvattenytan kan erhållas för kanalen, samt att om förbindelse-spåren till anläggningarna i fråga förläggas i stigningar 1:400, kan vinnas en fri höjd för kanalen av 3,6 meter, vilken höjd vore den största, som kunde ernås med bibehållande av den verkställda plan- och grundläggningen för vagn- och lokomotivstallsanläggningarna. Beträffande den fria höjden av 3,0 meter har styrelsen därjämte erinrat, hurusom denna icke oväsentligt överstege den höjd av 1,5 à 2,0 meter som av styrelsen i ett annat sammanhang angivits såsom tillräcklig för en prämtrafik, motsvarande den, som framgår i Mölndalsån vid Göteborg.

Vid nu anförda förhållanden har utskottet givetvis funnit den kostnadsökning av 337,000 kronor, som skulle erfordras för att åt kanalen giva den fria höjd av 5 meter, som motionärerna förslagsvis tänkt sig, allt för stor, för att utskottet skulle anse sig böra tillråda Riksdagen att uttala sig för anläggningarnas placering i en trafikhöjd, som skulle kräva en sådan ökning.

Kostnaderna för ernående av en fri höjd för kanalen av 3,6 meter skulle däremot ställa sig mindre och torde, enligt vad utskottet inhämtat, kunna beräknas uppgå till omkring 170,000 kronor. Emellertid medför en höjning till detta läge den olägenheten, att förbindelse-spåren komma att ligga i en lutning av 1:400. Då nu i varje fall ingen som helst säkerhet finnes för att den ifrågasatta kanalen Bällstaviken—Brunsviken kommer att kräva större fri höjd än den höjd av 3,0 meter, vilken betecknats såsom tillräcklig för erhållande av en prämkanal, och då, enligt vad utskottet inhämtat, kostnaden för ernående av 3,6 meter fri höjd kommer att ställa sig i det hela lika, vare sig arbetet för förhöjning av spåren redan nu igångsättes eller åtgärder därför vidtagas i framtiden, har det synts utskottet lämpligast, att ifrågavarande anläggningar utföras med bibehållande av avsett höjdläge av 3,0 meter samt att, därest i framtiden bleve erforderligt, åtgärder då vidtagas för ernående av en fri höjd av 3,6 meter.

Utskottet hemställer,

- a) att Riksdagen må till utförande av ifrågavarande anläggningar vid Frösunda driftbangård anvisa för år 1914

ett belopp av 250,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1913 av tillgängliga medel utanordna 100,000 kronor, samt

b) att herr Åkerlunds m. fl. förevarande motion må anses genom vad här ovan anförts besvarad.

Stockholm den 9 maj 1913.

På statsutskottets vägnar:

F. CL:SON WACHTMEISTER.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit från Första kammaren: herrar greve *F. Cl:son Wachtmeister*, *S. H. Kvarnzelius*, *O. Jonsson*, friherre *J. T. Gripenstedt*, *A. N. Hahn*, friherre *J. G. Beck-Friis*, *O. M. Strömberg*, *C. G. Ekman*, *A. Åström*, *F. Berglund*, *H. H. K. Ericson* och *C. I. Asplund* samt

från Andra kammaren: herrar *A. Ekman*, *A. Wiklund*, *F. W. Thorsson*, *C. Persson*, *K. Starbäck*, *N. E. Lindberg*, *J. Ström*, *G. Odqvist*, *E. A. Nilson*, *A. P. Gustafsson*, *A. Anderson* i Råstock och *H. Lemke*.
