

## Nr 77.

Ankom till riksdagens kansli den 7 augusti 1914 kl. 3 e. m.

*Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under titel »utgifter för kapitalökning, statens affärsverksamhet» gjorda framställning angående anslag för vissa anläggningar vid Centralstationen i Stockholm m. m. ävensom en i ämnet väckt motion.*

(4:e avd.)

I den till riksdagen den 18 maj 1914 avlåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov har Kungl. Maj:t under titel »utgifter för kapitalökning, statens affärsverksamhet» uti punkt 18 föreslagit riksdagen att dels för utförandet av vissa förändringar av spårsystemet vid Centralstationen i Stockholm jämte därmed sammanhängande arbeten bevilja ett anslag av 5,480,000 kronor samt därav på extra stat för år 1915 anvisa, att utgå av lånemedel, 2,480,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1914 av tillgängliga medel utanordna 2,000,000 kronor; dels medgiva, att de å den statsverkspropositionen den 14 januari 1914 bifogade karta (bil. 7) med högröd färg utmärkta områden dels av kronolägenheten Tomtebodas, dels ock av Karlbergs kungsgård och den därunder lydande s. k. Solnaskogen må överlätas å statens järnvägar; dels ock medgiva, att den ersättning, som i anledning av omförmälda områdens överlåtelse å statens järnvägar kan finnas böra utgå, må, i den mån det nu beviljade anslaget ej därtill lämnar tillgång, förskjutas av statsmedel.

Utredningen i ärendet återfinnes dels å sid. 39—56 i det vid statsverkspropositionen den 18 maj 1914 under rubrik »utgifter för kapitalökning» fogade statsrådsprotokollet över civilärenden den 14 maj 1914,

*Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 6 saml. 44 häft. (Nr 77).*

dels ock å sid. 112—166 i det vid statsverkspropositionen den 14 januari 1914 under rubrik »utgifter för kapitalökning» fogade statsrådsprotokollet över civilärenden sistnämnda dag.

I sammanhang med detta ärende har utskottet förehåft till behandling en inom första kammaren av herr *C. G. Ekman* väckt motion, nr 41, vari hemställts, att riksdagen måtte besluta, att det begärda anslaget för utförandet av vissa förändringar av spårsystemet i Stockholm jämte därmed sammanhängande arbeten endast måtte beviljas till den omfattning, som må visa sig betingad *dels* av norra godsstationens utvidgning under förutsättning av den nuvarande expeditionsbyggnadens bibehållande, *dels* av endast sådan utvidgning av det till Centraletationen hörande spårsystemet, som är möjlig utan Kungsgatsviaduktens ytterligare ombyggnad.

Beträffande motiveringen för denna hemställan har motionären åberopat en vid årets förra riksdag inom första kammaren väckt motion, nr 48, till vilken utskottet får hänvisa.

*Utskottets  
yttrande.*

Kostnaderna för de i statsrådsprotokollet ifrågasatta arbetena för omändrande av bangårdsförhållandena i Stockholm fördelas på följande sätt:

Utvidgning av spårsystemet å Centralstationen .....	kr.	612,000: —
Ombyggnad av Norra stationen .....	»	976,000: —
Omläggning av statens järnvägars spår mellan Centralstationen och södra tunnelmynningen vid Hagalund jämte Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägs inledande å Tomteboda person- och föreningsstation samt anordnandet av denna och Karlbergs stationer .....	»	1,466,000: —
Utvidgning av Tomteboda växlingsbangård .....	»	684,000: —
Jordområdets anskaffning .....	»	1,742,000: —
		Summa kronor 5,480,000: —

Arbetena äro avsedda att utföras under tre år.

Såväl den i ämnet förebragta utredningen som de upplysningar, utskottet i denna fråga inhämtat, hava otvivelaktigt givit vid handen, att omedelbara åtgärder måste vidtagas för avlägsnande av de största olägenheter, som äro förbundna med de nuvarande bangårdsförhållandena i Stockholm. Utskottet vill särskilt framhålla vikten av, att de oavvisliga kraven å förbättrade driftsäkerhetsanordningar snarast möjligt varda tillgodosedda. Kungl. Maj:ts nu förevarande framställning innebär emellertid icke något föregripande av den större reglering av Stockholms bangårdsförhållanden, som inom

en sannolikt ej alltför avlägsen framtid måste komma till stånd, i annat avseende, än att ett antagande av framställningen, om ej direkt hindrar, så dock i viss mån skjuter åt sidan det alternativ till slutligt ordnande av bangårdsfrågan, som åsyftar att förflytta Centralstationen från dess nuvarande läge till trakten av Norra bantorget, det s. k. Carlsonska förslaget, även benämnt högbaneförslaget. Denna omständighet har dock ej synt utskottet vara av någon mera vägande betydelse, då nämligen ett genomförande av detta alternativ enligt utskottets förmenande torde få anses uteslutet. Vissa av de invändningar, som framställts mot samma förslag, äro återgivna i statsrådsprotokollet den 14 januari 1914. I fråga om övriga anmärkningar mot förslaget får utskottet hänvisa till det vid detta utlåtande såsom bilaga fogade, av järnvägsstyrelsen på utskottets i vederbörlig ordning framställd begäran avgivna yttrande över förberörda motion. På grund av de starka betänkligheter, som rests mot det Carlsonska förslaget, och då det samma icke vunnit anslutning från Stockholms stadsfullmäktiges sida, torde förslaget enligt utskottets uppfattning icke vidare vara att räkna med.

Beträffande därefter den i ämnet väckta motionen, avser densamma, att de av Kungl. Maj:t föreslagna åtgärderna för bangårdsförhållandenas ordnande måtte inskränkas, så att därigenom vägen kunde hållas öppen jämväl för högbaneförslagets genomförande. Ehuru väl, såsom ovan framhållits, större hänsyn icke lär behöva tagas till nämnda förslag, vore det givetvis fördelaktigt, därest man, i enlighet med motionärens tanke, kunde i ett eller annat avseende inskränka de anordningar, som nu böra företagas. De åtgärder, motionären ifrågasatt för spörsmålets tillfälliga lösning, kunna emellertid icke av utskottet förordas, på skäl som i järnvägsstyrelsens berörda yttrande utvecklats. Vad motionären till stöd för sin framställning anfört, har sålunda icke synt utskottet vara av beskaffenhet att böra föranleda ändring i Kungl. Maj:ts förslag.

Vad kostnaderna för de av Kungl. Maj:t föreslagna anläggningarna angår, får utskottet framhålla, att ombyggnaden av Norra stationen förväntas medföra en icke ringa minskning av driftkostnaderna vid denna station ävensom att genom spårömläggningarna växlingskostnaderna beräknas komma att nedgå med ett högst väsentligt belopp.

Det förhållandet, att riksdagen avslagit Kungl. Maj:ts i särskild proposition framlagda förslag om förflyttning av krigsskolan från Karlbergs kungsgård, lägger enligt utskottets förmenande icke något hinder i vägen, för att frågan om beredande av ersättning åt krigsskolan för de olägenheter, spårutvidgningen mellan Centralstationen och Tomtebodastationen medför

för skolan, ordnas i enlighet med de i statsrådsprotokollet den 14 maj 1914 angivna grunder.

Då Kungl. Maj:ts förslag ej heller i övriga, här ovan ej berörda delar givit utskottet anledning till erinran, får utskottet hemställa,

att riksdagen, med bifall till Kungl Maj:ts ifrågavarande framställning och med avslag å herr Ekmans ovanberörda motion, må

a) för utförandet av *vissa förändringar av spårsystemet vid Centralstationen i Stockholm jämte därmed sammanhängande arbeten* bevilja ett anslag av 5,480,000 kronor samt därav för år 1915 anvisa 2,480,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1914 av tillgängliga medel utanordna 2,000,000 kronor;

b) medgiva, att de å den statsverkspropositionen den 14 januari 1914 bifogade karta (bil. 7) med högröd färg utmärkta områden dels av kronolägenheten Tomtebodas, dels ock av Karlbergs kungsgård och den därunder lydande s. k. Solnaskogen må överlätas å statens järnvägar;

c) medgiva, att den ersättning, som i anledning av ommärkta områdens överlåtelse å statens järnvägar kan finnas böra utgå, må, i den mån det nu beviljade anslaget ej därtill lämnar tillgång och därest icke enligt i statsrådsprotokollet över civilärenden den 14 maj 1914 angivna grunder särskild framställning till riksdagen bör ske, förskjutas av statsmedel.

Angående sättet för anskaffande av ifrågavarande medel kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande.

Stockholm den 7 augusti 1914.

På statsutskottets vägnar:

F. CL:SON WACHTMEISTER.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar greve *F. Cl:son Wachtmeister*, *O. Jonsson*, *H. F. Lamm*, greve *Ph. O. L. Klingspor*, *O. M. Strömberg*, *A. N. Hahn*, *C. G. Ekman*, *A. Åström*, *G. M. H. Ekelund*, *F. Berglund* och *I. E. G. Svensson* samt

från andra kammaren: herrar *A. Ekman*, *C. Persson* i Stallerhult, *K. V. Rydén*, *J. Ström*, *G. Odqvist*, *N. E. Lindberg*, *J. B. Eriksson* i Grängesberg, *A. P. Gustafsson* i Örebro, *A. Anderson* i Råstock, *A. R. Lundblad*, *H. Lemke* och *S. Bengtsson* i Norup.

---

## Reservation

av herr *C. G. Ekman*.

### *Bilaga.*

***Järnvägsstyrelsens yttrande*** över den inom riksdagens första kammare väckta motionen, nr 41, till 1914 års senare riksdag i anledning av *Kungl. Maj:ts förslag om beviljande av medel för utförande av vissa förändringar med avseende på Stockholms bangårdsanläggningar.*

Av järnvägsstyrelsens, i statsverkspropositionen till 1914 års förra riksdag återgivna, underdåniga skrivelse den 13 november 1912 torde framgå de förutsättningar, under vilka det nu av riksdagens statsutskott behandlade bangårdsförslag, vilket i det följande benämnes 1912 års bangårdsförslag, utarbetats. Järnvägsstyrelsen har sålunda med förslaget avsett att till undanröjande av de största svårigheterna vid trafikskötseln vinna förbättrade anordningar vid vissa av Stockholms bangårdar, utan att därigenom ett föregripande av det slutliga avgörandet i Stockholms bangårdsfråga uppstode eller arbeten bleve utförda, som senare icke kunde tillgodogöras vid ett blivande fullföljande av bangårdsomändringen, därvid Styrelsen ansåg, att 1910 års bangårdsförslag borde i huvudsak följas. Då emellertid frågan om västra stambanans ändrade inledning till Centralstationen lämnats öppen, skulle de nu föreslagna åtgärderna ej heller föranleda ett hinder för ett eventuellt genomförande av 1901 års bangårdskommittés förslag.

Däremot skulle, såsom påpekats av departementschefen i samma statsverksproposition, 1912 års bangårdsförslag innebära visst avståndstagande från det s. k. Carlssonska förslaget. Avståndstagandet från sistnämnda förslag beror därpå, att detta avser en så grundlig omgestaltning av förhållandena vid Centralstationen och Norra station, att därvid lika litet de nuvarande anordningarna vid dessa stationer som i anslutning därtill gjorda utvidgningar skulle kunna tillgodogöras.

Efter avlämnandet av 1912 års förslag har Järnvägsstyrelsen fortsatt utredningen av Stockholms bangårdsfråga i dess helhet, och har Styrelsen vid avgivande av underdånigt yttrande den 8 sistlidne maj i ett Stockholms bangårdsfråga berörande ärende omförmålt, att Styrelsen utarbetat ett förslag, som utgör en modifikation av 1910 års

förslag alternativ IV och som Styrelsen benämner 1914 års bangårdsförslag. Likaväl som 1912 års förslag ansluter sig till 1910 års förslag, till vilket det förstnämnda förslaget kan sägas utgöra ett första byggnadsstadium, likaväl och på enahanda sätt kan samma 1912 års förslag ingå som ett organiskt led i bangårdsfrågans lösning efter 1914 års förslag.

Föreliggande motion har tydligen icke dikterats av önskan att tillgodose en lösning av huvudstadens bangårdsfråga vare sig efter huvuddragen i 1910 års förslag eller 1901 års bangårdskommittés förslag, utan har tydligen uteslutande framställts av hänsyn till ett genomförande av det Carlssonska förslaget. Det torde därför vara nödvändigt, att Järnvägsstyrelsen ägnar detta förslag en utförligare behandling, än som kommit detsamma till del i statsverkspropositionen till 1914 års förra riksdag. För att Carlssonska förslaget skall kunna ses i jämförelse med det ovannämnda av Styrelsen utarbetade 1914 års förslag till lösning av bangårdsfrågan i dess helhet skall emellertid först en redogörelse lämnas däröver.

### 1914 års bangårdsförslag.

Järnvägsstyrelsens förslag av år 1914 överensstämmer, som förut nämnts, i sina huvuddrag med 1910 års förslag, alternativ IV. Från Västberga å nuvarande linjen mellan Älvsjö och Liljeholmen framdrages västra stambanan norrut i ny sträckning, rorsak Årstaviken vid Årsta holmar å bro med 26 meters fri höjd över Mälarens vattenyta samt ledes i skärning och i tunnel över Södermalm fram till Söder Mälarstrand strax väster om den nuvarande södra tunnelmynningen. Å sträckningen mellan Södermalm och Norrmalm anlägges över Söderström invid den gamla bron en ny bro med 10,5 meter fri höjd och med rörligt spann över farleden. Linjen följer sedan å viadukt Riddarholmens västra sida, vars kaj utflyttas, så att ersättning erhålles för det genom viadukten förlorade utrymmet. Norrström övergås å bro i lågt läge och med lutning mot Klara strand för att spåren skola kunna föras under Jakobsgatan, vilken för samma ändamål måste höjas vid spårkorsningen. Centralstationen bibehålles å nuvarande plats, dock med stationshuset i framtiden förlagt mot Jakobsgatan. För Södermalm anordnas å ungefärligen nuvarande Södra stations läge personstation vid den genomgående huvudbanan. Godsstationen å Södermalm förlägges intill den där föreslagna personstationen, alltså ungefärligen å den nuvarande godsstationens plats. Likaså bibehålles Norra station som styckeogodsstation för Norrmalm och därjämte som vagnslastogodsstation. Vid framtida utbyggnad enligt förslaget anlägges en ny rangerbangård vid Årsta, varjämte den befintliga rangerbangården vid Tomtebodavägen vidare utökas. Vid Årsta anlägges också en driftsbangård, avsedd att vid den övergripande trafikens införande användas för uppställning av de norra banornas tågsätt, medan Frösunda driftsbangård på motsvarande sätt användes för uppställning av de södra banornas tågsätt.

1914 års förslag skiljer sig från 1910 års förslag först och främst med avseende på förhållandet till det tilltänkta förortsbanenätet. Förslag till sådant nät uppgjordes nämligen i samband med 1910 års bangårdsförslag, och tänkte sig förslagsställarna till detta förslag, att en i förslaget ingående nord-sydlig förortsbanelinje mellan Älvsjö och Järva skulle användas icke blott för förortsbanetrafiken å denna sträcka utan jämväl för att upptaga lokaltrafiken från huvudbanorna söder om Älvsjö och norr

om Järva, till möjliggörande varav förortsbanan skulle anknytas till södra stambanan vid Älvsjö station och till norra stambanan vid Järva station. En dylik anordning angavs av förslagsställarna särskilt erforderlig i och för möjliggörande av att, såsom förslaget avsåg, anordna övergripande trafik för de till huvudstaden ingående huvudbanorna, varigenom sammanbindningsbanan bleve starkt belastad och i framtiden förväntades bliva otillräcklig för ombesörjande av såväl fjärrtrafiken som lokaltrafiken, vilken senare därför kunde i lämplig utsträckning avledas till förortsbanespåret.

Visserligen erbjuder angivna utväg till avlastning av huvudspåret vissa fördelar, men är också förenad med olägenheter. Sålunda torde det kunna tagas för givet, att den för bangårdsfrågans lösning behöfliga överenskommelsen mellan staten och staden skulle underlättas, om det till grund för förhandlingarna liggande förslaget till nya bangårdsanordningar i Stockholm gör dessa icke mera än strängt nödvändigt beroende av andra frågor, särskilt av sådana, vilka i likhet med förortsbanefrågan jämväl beröra från Statens järnvägar vitt skilda intressen. Sammankopplandet med dylika, statsbanetrafiken egentligen ovidkommande frågor kringskär även friheten att avpassa utbyggandet av de nya bangårdsanordningarna successivt efter de krav, som statsbanetrafikens behöriga tillgodoseende vid varje tid uppstå. Tydligtvis är sådan successiv utbyggnad i mån av behov för Statens järnvägar i ekonomiskt avseende fördelaktig.

Ersättning för den avlastning av huvudspåren, vilken enligt 1910 års förslag skulle vinnas genom användandet för viss trafik av förortsbanespåren, tänker sig Järnvägsstyrelsen nu erhålla genom anordnandet av särskilda förbindelsespår dels emellan Frösunda driftbangård och Centralstationen samt dels emellan driftbangården vid Årsta och Södra station, och skulle dessa förbindelsespår användas för de avgående tåg-sättens framförande till resp. avgångsstationer. Därmed skulle undgås det beroende, vari, efter den övergripande trafikens införande, avgående tåg med avseende på sina avgångstider annars skulle komma till ankomstiderna för ankommande tåg. Därjämte synes möjlighet böra beredas till anläggande av ett framtida godstågsspår emellan Centralstationen och Södra station, vilket godstågsspår jämte de även i 1910 års förslag ingående förbindelsespåren emellan den vid Årsta föreslagna rangerbangården och Södra station samt mellan Tomtebodan och Centralstationen skulle användas för godstrafiken och ersätta en förbindelse mellan de nämnda rangerbangårdarna, som i 1910 års förslag hade anordnats väster om staden över Stora Essingen och Kungsholmen.

För den efter den övergripande trafikens införande starkast belastade sträckan Centralstationen—Södra station bleve spårantalet sålunda inskränkt till det dubbelspåriga huvudspåret samt därjämte i framtiden eventuellt ett godstågsspår. Emellertid kan dubbelspåret trafikförmåga väsentligt ökas å sagda sträcka. Över farleden vid Söderström ungefärligen mitt emellan Centralstationen och Södra station har nämligen inlagts ett horisontalplan, från vilket linjen faller åt båda håll, varför blockposter med stor fördel kunna här inläggas, och berörda sträcka således uppdelas i två lika långa blocksträckor. Härigenom skulle spårets trafikförmåga ungefärligen fördubblas.

Genom utförda tidtabellsundersökningar har påvisats, att Järnvägsstyrelsens förslag genom nyss beskrivna anordningar erhåller en synnerligen stor trafikcapacitet, så att förslaget härutinnan torde fullt ut motsvara de längst gående krav, som med hänsyn till framtida utveckling nu kunna skönjas.

Bekant torde vara, att å Statens järnvägar närmast Stockholm ombesörjes en ingalunda obetydlig trafik mellan huvudstaden och de utefter statsbanorna belägna förstadssamhällena, samt att denna förortstrafik icke är för Statens järnvägar särskilt lönande. Med det av Styrelsen utarbetade förslaget till nya bangårdsanordningar i Stockholm avses, Statens järnvägars egentliga uppgift likmätigt, i främsta rummet att tillgodose fjärrtrafiken och annan närtrafik än den egentliga förortstrafiken, men med förslaget vinnes ock möjlighet att väsentligt bättre än nu tillgodose jämväl sistnämnda trafikslag. Även skulle den därför använda personalens tid och rullande materialen, tack vare de föreslagna anordningarna av olika slag, kunna vida bättre utnyttjas, än som nu är möjligt, och sålunda kan förväntas, att det ekonomiska resultatet också skulle förbättras i avsevärd grad.

Behovet av särskilda förortsbanor för ombesörjande av förortstrafiken mellan huvudstaden och dess utefter statsbanorna belägna förstäder kan därför förväntas att efter genomförandet av Styrelsens förslag icke komma att göra sig gällande så snart, som med de nuvarande förhållandena oförändrade vore att påräkna. Dock torde givetvis kunna förutses, att efter trafikens utveckling över en viss gräns möjlighet icke kommer att finnas att med de i Styrelsens förslag upptagna anordningar ombesörja, jämte annan trafik, även förortstrafiken, utan kommer för denna trafiks behöriga tillgodoseende med all säkerhet att förr eller senare erfordras förortsbanor till Älvsjö och Järva, vilka eventuellt måste utsträckas även utanför dessa punkter.

Dylikt beroende av förortsbanefrågan synes vara ofrånkomligt, huru än Stockholms bangårdsfråga löses, och då sålunda kan förutses, att Statens järnvägar i framtiden bliva urständsatta att fullt tillgodose trafiken till orter, som nu äro i detta hänseende helt hänvisade till statsbanorna, ligger det i Statens järnvägars intresse, att en lämplig lösning av förortsbanefrågan må komma till stånd, trots det att Järnvägsstyrelsen icke längre har för avsikt att använda en blivande förortsbana för framförande av Statens järnvägars tåg.

Järnvägsstyrelsens intresse i förortsbanefrågan är givetvis i första hand knutet till den nord-sydliga linjen mellan Älvsjö och Järva. För denna linje, efter dess av Stockholms stads kommunikationskommitté föreslagna sträckning, kunna stationer bland annat anordnas vid Centralstationen samt vid Södra station, vilket tydligtvis är en fördel för trafikanterna å förortsbanan lika väl som för trafikanterna å huvudbanorna. Vid Centralstationen kan förortsbanan läggas invid och i jämnhöjd med huvudbanespåren eller ock kan densamma framdragas underjordiskt, allteftersom vid tiden för anläggandet visar sig lämpligast. Denna valfrihet beträffande förläggningen är givetvis förmånlig. Styrelsens förslag medger jämväl bekväm anknytning till den nord-sydliga förortslinjen av en ost-västlig linje oberoende av, vilket av de för denna ostvästlinje föreslagna alternativen, som må väljas.

Mellan Södermalm och Norrmalm skulle förortsbanelinjen löpa jämsides med statsbanespåren och liksom dessa å bro med 10,5 meters fri höjd och med rörligt spann över farleden vid Söderström.

Den fria brohöjd av 10,5 meter, som Järnvägsstyrelsen föreslår över farleden vid Söderström för såväl statens järnvägars spår som förortsbanan, torde med hänsyn till kapaciteten hos slussen vid Karl Johans torg kunna anses fullt tillfyllest, då bron på förslaget sätt förses med rörligt spann, så att möjlighet finnes att vid viss tid



på dygnet genomsläppa även fartyg med hög resning. Enligt statistiska undersökningar och beräkningar skulle nämligen vid slussens fulla utnyttjande i framtiden endast 25 fartyg i medeltal per dag *icke* kunna framsläppas utan broöppning under en bro med 10,5 meters fri höjd. Nämnade antal har beräknats för den nuvarande slussen efter dess numera av Stockholms stadsfullmäktige beslutade ombyggnad, men utan hänsyn till den likaledes numera av staden beslutade Hammarbyledens anläggande, därigenom antalet kan antagas bliva ytterligare minskat. Säkerligen komma nämligen efter Hammarbyledens tillkomst fartyg med hög resning att anlita denna förbindelseväg i ej ringa utsträckning.

För full utbyggnad enligt Järnvägsstyrelsens förslag kräves reglering av Klara-viken. Därvid skulle den fastställda kajlinjen å Kungsholmen lämnas orubbad, men däremot kajen å östra och norra stranden utflyttas, så att Klaravikens bredd bleve inskränkt till minst 50 meter. Mellan sistnämnda utflyttade kaj och Norra stationens utvidgade spårområde skulle lämnas rum för en kajgata av 30 meters bredd. Berörda sträckning å farleden samt de nämnda minimimåtten för densamma och för kajgatan överensstämja med önskemål, som från stadens sida framställts. Stöd för Järnvägsstyrelsens förmodan, att stadsfullmäktiges godkännande härav ock är att förvänta, har senast lämnats vid behandlingen av frågan om markupplåtelse för 1912 års förslag.

Genom Styrelsens förslag läggas icke hinder i vägen mot att gatuförbindelsen mellan Södermalm och Norrmalm förbättras genom anläggandet av en ny gatubro till någon västlig punkt å Södermalm, om behov av en dylik bro skulle uppstå, och har i 1910 års förslag, alternativ IV, särskilt påvisats möjligheten att anlägga en gatubro från västra Riddarholmskajen till Söder Mälarstrand i riktning mot Adolf Fredriks torg.

De arbeten, som ingå i Styrelsens förslag av år 1914, oavsett de anläggningar, som erfordras för genomförande av övergripande trafik, kunna lämpligen uppdelas i fyra byggnadsperioder, vardera utgörande ett avslutat helt för sig, så att de fördelar, som med de i de olika perioderna ingående arbetena åsyftas, efter varderas fullbordande kunna komma trafiken till godo. De trenne första perioderna omfatta 1) de arbeten, som ingå i 1912 års nu till behandling hos riksdagen föreliggande förslag å sträckan Järva—Centralstationen samt 2) och 3) sträckorna Centralstationen—Södra station och Södra station—konnektionspunkten med gamla linjen vid Västberga, och kan ur teknisk synpunkt vilken ordningsföljd som helst väljas för dessa trenne sträckors ombyggnad. Av anledning, som förut berörts, är det naturligt, att den förstnämnda sträckan eller 1912 års förslag först kommer till utförande; beträffande återigen vilken-dera av sträckorna Centralstationen—Södra station och Södra station—Västberga, som först skall utföras, kan valet lämnas öppet och avgörandet träffas senare, lämpligen efter underhandlingar mellan staten och staden. Byggnadsperioden 4) omfattar utbyggnad av personstationen och godsbangården å Södermalm, men kunna dessa arbeten också utföras efter perioden 2), alltså efter omläggning av endera sträckan Centralstationen—Södra station eller sträckan Södra station—Västberga. Som en femte period komma sedan de arbeten, som erfordras för den övergripande trafikens fullständiga införande m. m.

Genom möjligheten att på antytt sätt successivt utföra förslaget, så att de ut-

*Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 6 saml. 44 häft. (Nr 77). 2*

förda arbetena efter hand kunna komma trafiken till det gagn, som med dem åsyftas, bliva ränteförlusterna under byggnadstiden relativt små. Järnvägsstyrelsens förslag föreligger icke så i detalj utarbetat, att berörda ränteförlust kan exakt angivas, men torde densamma komma att bliva ungefärligen densamma som för 1910 års förslag, alt. IV. Utförandet av sistnämnda förslag skulle kunna uppdelas i samma perioder som 1914 års förslag, och äro byggnadskostnaderna för de i perioderna 1)–4) ingående arbetena med undantag för sträckan Karlberg—norrut (vilken kan utföras i stort sett lika enligt Carlsson'ska förslaget), beräknade till cirka 24,000,000 kronor, i vilken summa ej heller ingå kostnaderna för nytt stationshus vid Centralstationen. De på de olika perioderna fallande kostnaderna bleve ungefärligen lika, och för varje torde kunna beräknas i medeltal en byggnadstid av 3 år. Uppkommande ränteförluster beräknas, efter 4 % ränta, under dessa förutsättningar till cirka 1½ million kronor.

1914 års förslag kommer icke att medföra särskilda svårigheter för trafikens ombesörjande under byggnadstiden. Ej heller komma att härför behövas dyrbara provisoriska byggnader. I den vägen torde det hela komma att inskränka sig till vissa, mindre omfattande provisoriska anordningar, möjligen dock att det efter närmare undersökning kommer att visa sig lämpligt att utföra vissa provisoriska brobyggnader för trafikens uppehållande under byggnadstiden. Kostnaderna för de provisoriska anordningar, som erfordras för genomförandet av 1912 års förslag, äro medtagna i kostnadsförslaget för detta.

Mot 1910 års förslag hava riktats vissa anmärkningar, vilka i detta sammanhang skola i korthet till sin rätta innebörd belysas.

Förslaget upptager å sträckan Centralstationen—Södra station förhållandevis rätt skarpa lutningar, upp till 1 : 80, och har detta förhållande ansetts innebära allvarlig olägenhet. Detta är emellertid icke fallet, då tågmotståndet genom de föreslagna lutningarna icke bleve större än det, som å åtskilliga platser förekommer å de huvudlinjer, varav denna sträcka utgör en del, nämligen linjerna till Malmö och Göteborg. Någon minskning i fråga om storleken av de tåg, som annars kunna framgå å de nämnda linjerna, skulle således ej behöva göras. I förslaget har nämligen reduktion av lutningarna gjorts i kurvor. Till belysande av kurvornas inverkan på tågmotståndet må anföras, att det motstånd, som erbjuder sig i spåret i nuvarande tunneln å Södermalm, vilket ligger i stigning 1 : 100 med kurva av 460 meters radie, motsvarar en stigning av 1 : 86 i rak linje. Det redan nu befintliga motståndet å sträckan Centralstationen—Södra station skulle sålunda endast oväsentligt ökas enligt förslaget. För övrigt torde linjen söderut från Stockholm sannolikt komma att av Styrelsen föreslås att elektrifieras tämligen snart efter omläggningen av västra stambanans ingångslinje, därigenom det förnämligaste hindret för elektrifiering, som nu förefinnes och vilket utgöres av det otillräckliga höjdutrymmet i de nuvarande tunnarna närmast Stockholm, skulle undanröjas. Som bekant, kan å en elektriskt driven järnvägslinje brantare stigningar användas, än om samma linje trafikeras med ånglokomotiv.

Vidare hava farhågor uttalats, att utförandet av den föreslagna järnvägsbron över Söderström skulle vålla byggnadstekniska svårigheter, då det kunde befaras, att grundläggningen för pelarna till den nya bron skulle kunna medföra så kraftiga rubbningar i grunden för de gamla bropelarna, att trafiken å den nuvarande bron icke skulle kunna uppehållas under byggnadstiden. Häremot torde endast behöva erinras,

att om den undersökning och utredning i berörda hänseende, som Styrelsen har för avsikt att företaga, skulle giva vid handen, att dylika farhågor äro berättigade, kan den utvägen tillgripas, att en provisorisk bro anlägges för järnvägstrafikens ombesörjande under byggnadstiden, därest mot förmodan den nya bron icke kan förläggas på sådant avstånd från den gamla, att all fara undanröjes.

Slutligen hava estetiska betänkligheter framställt mot förslaget, och hava dessa i främsta rummet gällt den för spårens underföring under Jakobsgatan betingade förhöjningen av denna gata. I 1910 års förslag torde vid den sakkunniga arkitektoniska bearbetning, som Styrelsen ämnar låta förslaget underkastas, åtskilliga förbättringar i estetiskt avseende kunna göras, och torde även verkan av berörda förhöjning eller »puckel» å Jakobsgatan därvid kunna göras betydligt mera tilltalande, än som visats genom 1910 års förslag. Vid uppgörandet av bifogade fotografiska perspektivritning nr 4 a, vilken visar utsikten av det under uppförande varande nya stadshuset, sett från nordöstra trottoarhörnet vid korsningen mellan Jakobs- och Vasagatorna — den nordligaste punkt å Vasagatan, därifrån stadshuset kommer att bli synligt med nuvarande anordningar vid Centralstationen — har dock någon sådan förbättring icke gjorts i 1910 års förslag. Från en punkt endast några få meter sydligare komme förhöjningen av Jakobsgatan att icke alls skymma stadshuset.

### Det s. k. Carlssonska förslaget.

Styrelsen skall nu övergå till en beskrivning av det uppslag till lösning av Stockholms bangårdsfråga, som plägar benämnas det Carlsson'ska förslaget eller det »direkta högbaneförslaget».

Förslaget framställdes ursprungligen av Grosshandlare Josef Carlsson dels genom inlägg i pressen och dels i en år 1905 tryckt broschyr. Över denna broschyr blev 1901 års bangårdskommitté genom nådig remiss anbefalld att yttra sig. Kommittén ansåg dock icke behöfligt att låta verkställa närmare undersökning eller kostnadsberäkning över förslaget, vilket på grunder, som i kommitténs betänkande angåvos, ej vann kommitténs förord.

Järnvägsstyrelsen uppdrog emellertid år 1907 åt Dr. ingenjör Gleim och arbetschefen Westerman att utarbeta ett förslag till bangårdsfrågans lösning efter grunddragen av Carlssons förslag.

Det av Gleim och Westerman utarbetade förslaget, vilket i vissa avseenden avviker från det av Josef Carlsson först skisserade förslaget, innefattar i sina huvuddrag följande: I överensstämmelse med Järnvägsstyrelsens förslag avviker västra stambanan från nuvarande linjen vid Västberga och föres vid Årsta holmar över Årsta-viken å bro med 26 meters fri höjd över vattenytan. Över Södermalm erhåller linjen däremot annan sträckning, än den Styrelsen föreslår, och personstationen förlägges sålunda vid korsningen av Rosenlunds- och Prästgårdsgatorna, c:a 600 meter väster om det av Styrelsen förordade läget vid nuvarande Södra station. Godsstationen å Södermalm får däremot kvarligga vid nuvarande Södra station. Från personstationen framdrages linjen strax väster om Adolf Fredriks torg fram till Söder Mälarstrand. Därifrån anlägges bro fram till västra Riddarholmskajen, som följes å viadukt, fortsatt av bro fram till Klara strand, därifrån linjen framdrages på viadukt över Jakobsgatan

och vidare norrut. Bron mellan Södermalm och Norrmalm utföres som kombinerad järnvägs- och gatubro i två våningar med gatans farbana c:a 5,6 meter under järnvägsspåren. Bron göres fast och lägges i stigning 1:100 mot söder och i sådant höjdläge, att en fri höjd av 14 meter över Mälarens vattenyta erhålles närmast Söder Mälarstrand. Emellertid angavs av förslagsställarne, att om anordningen att lägga gatubro under järnvägsbron skulle stöta på motstånd från sjöfartshåll, måste gatubron förläggas vid sidan av järnvägsbron, vilket de dock funno medföra betydlig kostnadsökning samt sämre anslutning till gatunätet. Vid Jakobsgatan erhålles en fri höjd av c:a 5 meter. Från Jakobsgatan fortsätter viadukten förbi Centralstationen och över Kungsgatan, som sänkes till nuvarande spårplanet, till Norra station, där såväl person- som godsstation för Norrmalm anordnas, personstationen med spåren c:a 6 meter över nuvarande spårplanet och med stationshuset mot Norra Bantorget. Godsstationen förlägges väster om personstationen å mark, som vinnes genom Klaravikens reglering enligt 1901 års bangårdskommittés förslag. Detta innebär en ändring i den fastställda stadsplanen för Kungsholmen med inflyttning mot land av strandlinjen med vidliggande, ännu icke utförda kajgata, samt Klaravikens inskränkning till en minsta bredd av 40 meter. Norra stationens spårområde sträcker sig enligt Gleim-Westermans förslag ända fram till den nya östra och norra kajlinjen, så att plats för kajgata på denna sida icke erhålles längs större delen av sträckan mellan Kungsgatubron och S:t Eriksbron. Stigningen 1:100 å linjen Norrmalm—Södermalm börjar vid korsningen med Bryggaregatan och fortsätter utan avbrott till Hornsgatan. Genom gatubron erhålles en ny gatuförbindelse Norrmalm—Södermalm från Stora Vattugatans förlängning till Hornsgatan.

Förslaget upptogs som alternativ V i 1910 års bangårdsförslag, men uttalade förslagsställarna till sistnämnda förslag som sin mening, att berörda alternativ icke innebar någon lämplig eller ekonomiskt sett ens utförbar lösning av Stockholms bangårdsfråga.

Det av Gleim-Westerman utarbetade förslaget kostnadsberäknades för sträckan mellan Karlbergs station och konnektionspunkten vid Vestberga år 1913 inom Järnvägsstyrelsen till 51,431,000 kronor, därav marklösen 11,237,750 kronor och byggnads-kostnader 40,193,250 kronor.

Utom nu omnämnda behandling, som Carlssonska förslaget varit underkastat, har det även gjorts till föremål för åtskilliga uttalanden i pressen och i särskilda broschyrer, utgivna av förslagsställaren Josef Carlsson och av ingenjören Erik Vinell, som utarbetat motionärens till riksdagen inlämnade ritning och som också är en förespråkare för Carlssonska förslaget. Även har Vinell efter honom år 1911 givet uppdrag med skrivelse den 31 mars 1914 till statsrådet och chefen för Civildepartementet avlämnat en promemoria, varav Järnvägsstyrelsen haft tillfälle att taga del. I skrivelsen och promemorian avhandlas Stockholms bangårdsfråga, och söker författaren hävda sin mening, att det Carlssonska förslaget i olika hänseenden är alla andra förslag till lösning av Stockholms bangårdsfråga överlägset.

Vinell synes icke godtaga den genom Järnvägsstyrelsens försorg utarbetade lösningen av Stockholms bangårdsfråga enligt Carlssonska uppslaget. Då han emellertid icke offentliggjort några ritningar till belysande av sitt eget förslag, framgår innebörden av detsamma endast genom av honom gjorda uttalanden. Såvitt av dessa kan

bedömas, synes den av honom förordade lösningen av Stockholms bangårdsfråga enligt Carlssonska uppslaget i huvudsak innebära följande. Omläggningen av linjen söder om och å Södermalm utföres i överensstämmelse med det av Gleim-Westerman utarbetade förslaget. Den kombinerade järnvägs- och gatubron mellan Södermalm och Norrmalm samt viadukten fram till Norra station lägges vad beträffar lutning och sträckning enligt Gleim-Westermanska förslaget, men vad höjden angår, så angives den för järnvägsbron, som göres fast, till 18 meters fri höjd över farleden vid Söderström. Detta synes innebära, att den underliggande gatubron förses med rörligt spann, vilket i så fall av konstruktiva skäl torde få byggas som svängspann. Personstationen för Norrmalm förlägges till Norra station med stationshuset vid Norra Bantorget. Persontågsspåren vid Norra station förlägges å viadukt, enär marken icke anses tillräckligt bärig för bankfyllnad. Viaduktutrymmena under persontågsspåren användas som godsmagasin, m. m. Genom att sålunda förlägga en del av godsbangården under personstationen anser Vinell, att plats utanför spårområdet eventuellt kan beredas för en kajgata längs Klaraviken. Klaravikens reglering vill han, tyckes det, utföra enligt 1901 års bangårdskommittés förslag. Tillfart till godsstationen anordnas från Kungsgatan. — Söderut från Kungsgatan, parallellt med Vasagatan och väster om huvudspåren framdrages en huvudgata som förbindelseled till Kungsholmen i fortsättning av den föreslagna gatubron mellan Södermalm och Norrmalm. — För förortsbanan användes den nuvarande sammanbindningsbanan mellan Södermalm och Norrmalm, dock med bron över Söderström i förhöjt läge, så att en fri höjd av 12,5 meter erhålles. Förortsbanan föres under Jakobsgatan och sedan vidare norrut i tunnel under Centralplanen. Härigenom torde nödvändiggöras dels en sänkning av bron närmast Klarastrand och dels en förhöjning eller »puckel» å Jakobsgatan.

Det sålunda skisserade bangårdsförslaget föreligger icke utarbetat och har sålunda icke kunnat kostnadsberäknas. Styrelsen håller dock före, att kostnaderna enligt detta förslag icke bleve mindre än de, som beräknats för det Gleim-Westermanska förslaget.

Vid personstationens flyttning från Centralstationen enligt Carlssonska förslaget skulle en ansenlig del av det därvarande bangårdsområdet icke längre behövas för järnvägsändamål, utan enligt Josef Carlssons och hans anhängares mening kunna försäljas som tomtmark.

De enligt förslagets förespråkare viktigaste dragen hos Carlssonska förslaget synas vara följande: *att* järnvägsbron mellan Södermalm och Norrmalm göres fast, *att* personstationen å Södermalm erhåller ett västligare läge, vilket påstås vara mera centralt för stadens markområden än det av Järnvägsstyrelsen föreslagna, *att* en ny gatuförbindelse mellan Södermalm och Norrmalm erhålles, *att* förbindelser kunna anordnas under den föreslagna viadukten längs Centralstationen till de huvudsakligen staden tillhöriga områdena väster om viadukten, samt *att* kostnaderna för det Carlssonska förslaget skulle kunna till väsentlig del bestridas genom inkomster, som angivas påräkneliga vid försäljning av vissa, staten och Stockholms stad tillhöriga markområden. Att Stockholms stad skulle kunna förväntas vara villig att låta staten uppbära köpeskillingen vid försäljning av staden tillhörig mark skulle bero därpå, att staden genom det Carlssonska förslaget av dettas förespråkare anses erhålla stora fördelar.

Enligt uttalanden, bland annat i motionen, kunde anläggandet av den nya gatuförbindelsen till Södermalm också förväntas medföra, att statsbanan skulle komma att

för framtiden bliva mindre betungad med för densamma främmande trafikuppgifter, vilka eljest med naturnödvändighet måste pressa sig på statsbanan, ifall inga andra naturligare avlopp för desamma föranstaltas (sid. 7 motionen nr 48 till 1914 års förra riksdag). Med de för statsbanan främmande trafikuppgifterna avses trafiken mellan huvudstaden och dess förstäder.

### Jämförelse mellan järnvägsstyrelsens förslag och det s. k. Carlssonska förslaget.

Sedan sålunda järnvägsstyrelsens förslag och det Carlssonska förslaget blivit beskrivna, skola jämförelser dem emellan göras ur olika synpunkter.

#### *Jämförelse ur järnvägssynpunkt.*

En av de viktigare fördelar, som tillskrives Carlssonska förslaget, är, som nyss nämnts, att järnvägsbron mellan Södermalm och Norrmalm skulle utföras som *fast* bro. Som nedan skall visas, torde emellertid av hänsyn till sjöfarten järnvägsbron ingalunda kunna göras fast. Den av järnvägsstyrelsen föreslagna fria brohöjden av 10,5 meter över farleden vid Söderström är ock sådan, att broöppning kan beredas i tillräcklig utsträckning även vid trafikens stegring till den höjd, som över huvud taget kan förutses vid planläggningen även av anordningar avsedda för en långt avlägsen framtid.

En annan omständighet, som tillgodoräknas det Carlssonska förslaget som en fördel av betydelse ur järnvägstrafiksynpunkt, är 700 meter kortare banlängd. Emellertid torde det vara uppenbart, att en så ringa vägförkortning som 700 meter icke i och för sig kan tänkas få bestämmande inverka beträffande sättet för en av landets viktigaste trafikleders införande till huvudstaden. Den av styrelsen förordade, något längre sträckningen har valts bl. a. för att personstationen å Södermalm skall kunna bibehållas så nära som möjligt vid nuvarande södra station i hjärtat av Södermalm och invid en blivande förortsbana. Detta läge för personstationen å Södermalm torde icke blott vara det bästa för denna stadsdel i dess helhet, utan ock med hänsyn till Stockholms stads jordägareintressen lika fördelaktigt som det västligare läget enligt Carlssonska förslaget, då nämligen staden äger ansenliga jordområden icke blott å västra, utan även å mellersta och östra delarna av Södermalm.

I motionärens ovan berörda mening om den inverkan, som anordnandet av den Carlssonska gatuförbindelsen till Södermalm skulle få på statens järnvägars närtrafik, ligger tydligtvis åtskillig överdrift, och alldeles särskilt påtagligt är detta fallet, om dessa verkningar tillmätas sådan betydelse, som man å sina håll vill göra troligt, att därigenom avsevärt mindre omfattande stationsanordningar skulle bliva behövlige för statens järnvägar. I detta sammanhang må vidare erinras om järnvägsstyrelsens här ovan uttalade åsikt, att det ekonomiska resultatet av den av statens järnvägar ombesörjda trafiken mellan huvudstaden och de utefter statsbanorna belägna förstadssamhällena kan förväntas bliva i avsevärd grad förbättrat genom det bättre tillfälle till utnyttjande av personalens tid och den rullande materielen, som genom bangårdsomläggningen skulle vinnas. Slutligen förtjänar ock framhållas, att anläggandet av

en gatuförbindelse från Norrmalm till västra Södermalm icke på något sätt förhindras genom bangårdsfrågans lösning enligt styrelsens förslag.

Inskränka sig sålunda vid en jämförelse ur järnvägssynpunkt med järnvägsstyrelsens förslag de påstådda fördelarna för det Carlssonska förslaget till en vägförkortning utan all betydelse, så besitter däremot ur samma synpunkt sett styrelsens förslag flera viktiga fördelar gentemot det Carlssonska förslaget.

Först må då påpekas den förut angivna möjligheten att enligt styrelsens förslag uppdelas sträckan centralstationen—södra stationen i tvenne blocksträckor, varigenom denna sträckas trafikförmåga ungefärligen fördubblas. Sådan uppdelning i tvenne lika långa blocksträckor låter sig däremot icke göra enligt det Carlssonska förslaget, enär blockposter icke kunna inläggas å sträckan mellan Bryggare- och Hornsgatorna med dess oavbrutna stigning av 1 : 100. Det tredje spår mellan centralstationen och södra station, till vars anläggande styrelsen i sitt förslag åtminstone vill bevara möjligheten, bleve därför enligt det Carlssonska förslaget ännu nödvändigare än enligt styrelsens förslag. Det kan till och med ifrågasättas, om icke för Carlssonska förslaget fyra spår komme att framdeles bliva behöfliga för genomförandet av övergripande trafik, vars anordnande bleve förr erforderligt med det Carlssonska förslaget än med styrelsens förslag. I stället för dylik ökning av spårantalet mellan centralstationen och södra station skulle kunna tillgripas samma åtgärd, som 1910 års förslag förutsatte, nämligen att använda förortsbanan för framförande av en del av statens järnvägars trafik, men järnvägsstyrelsen vill, som ovan sagts, för sitt eget förslag icke mera anlita denna utväg och kan ej heller förorda densamma för något annat förslag. På grund av svårigheten att framdeles tillbygga den Carlssonska kombinerade järnvägs- och gatubron, finge bron därför genast utföras för det i framtiden behöfliga ökade spårantalet, varigenom kostnaderna för en första utbyggnad av förslaget komme att ökas med ett anseeligt, i förut angivna kostnadssumma icke medräknat belopp.

Som förut nämnts, föreslås Carlssonska förslaget numera så utfört, att gods- bangården vid Norra station delvis förläggas under personstationen, varigenom möjlighet att anordna kajgata utefter Klaraviken eventuellt skulle kunna vinnas. En dylik ändring af Gleim—Westermans förslag får ock anses erforderlig. *Dels* kan nämligen att döma efter de villkor, som staden uppställt för upplåtelse av mark för 1912 års förslag till utvidgning av Centralstationen och Norra station m. m., samt efter vid ärendets behandling gjorda uttalanden, staden icke numera förväntas komma att lämna sitt medgivande till slopandet av berörda kajgata (det torde ock vara tvivelaktigt, om staden numera kan förmås att inskränka Klaravikens bredd till 40 meter som av Gleim—Westerman i likhet med av 1901 års bangårdskommitté föreslagits, i stället för till 50 meter, som järnvägsstyrelsens förslag medgiver). *Dels* äro de anordningar och utrymmen, vartill Gleim—Westerman kunnat bereda plats å det, enligt förutsättningarna för det av dem uppgjorda förslaget, till buds stående området, att anse såsom otillräckliga för den trafik, som med hänsyn till numera inträdda förhållanden samt verkställda undersökningar och utredningar måste beräknas vid uppgörandet av ett bangårdsförslag, avsett att tillgodose trafikbehovet för lång tid framåt. Sålunda må nämnas, att Gleim—Westerman endast kunnat upptaga 8 plattformsspår, medan järnvägsstyrelsen med hänsyn till trafikens sannolika utveckling anser, att 12 plattformsspår böra upptagas i det framtidsförslag, som är under utarbetande.

Vidare äro de av Gleim-Westerman föreslagna lastgatorna alldeles för smala samt magasinstrymmena om endast 12,000 kvm. otillräckliga. De i järnvägsstyrelsens förslag av år 1912 till en första utbyggnad av Norra stationen upptagna fraktgods-magasinen hava visserligen en sammanlagd yta av endast 8,800 kvm., men har vid förslaget uppgörande möjlighet beretts till framtida ökning av magasinen till 20 000 kvm. tillgängliga från gata.

Möjlighet till angivna ökning av magasinens golvarea enligt järnvägsstyrelsens förslag vinnes dels genom förlängning och dels genom påbyggnad med en andra våning av de av styrelsen år 1912 föreslagna magasinen. Till de i jämnhöjd med denna våning tänkta lastgatorna skulle enligt förslaget kunna anordnas bekväma tillfarter från Torsgatan. Sådan utbyggnad av godsmagasinen i tvänne våningar omöjliggöres däremot genom godsmagasinens förläggning under personstationen såsom för Carlsson'ska förslaget nu är tänkt. Om övriga, ovan berörda krav på utrymmen skola tillgodoses, torde det därför så vitt kan bedömas, då ritningar icke föreligga, ej låta sig göra att enligt Carlsson'ska förslaget vinna avsevärt större magasinstrymme än det i Gleim-Westermans förslag upptagna, även om utrymmet under personstationen helt och hållet tages i anspråk för godsstationen. Godsstationens förläggning under personstationen komme även att vara förenat med olägenheter i belysningshänseende m. m. Av det sagda torde framgå, att det icke är möjligt att inom det vid Norra station tillgängliga området, som icke medgiver vidare utvidgning, anordna såväl gods- som personstation med för trafiken och trafikanterna lika förmånliga anordningar, som de, till vilka plats enligt järnvägsstyrelsens förslag kan beredas, då jämväl områdena vid Centralstationen användas för bangårdsändamål och med den förefintliga möjligheten till utvidgning av dessa områden utöver de gränser, som i 1910 års förslag angåvos. Det bleve därför nödvändigt även enligt Carlssonska förslaget att taga i anspråk mark vid Centralstationen för framtida bangårdsbehov, ehuru den föreslagna sänkningen av Kungsgatuviadukten torde uppställa vissa svårigheter mot att åtminstone för godstrafiken på fullt lämpligt sätt utnyttja områdena söder om denna gata, då det icke kan ifrågakomma att låta den livligt trafikerade Kungsgatan i plan korsas av spårförbindelser till dessa områden. Det komme därför ock att vålla icke ringa svårighet att ersätta den i det nuvarande bangårdsplanets höjd liggande spårförbindelsen till de söder om Kungsgatan belägna Centralsaluhallen och fiskhallen samt till här tilltänkta framtida anordningar för bl. a. magasinering av livsmedel.

Genom den gjorda jämförelsen ur järnvägssynpunkt torde framgå, att det Carlsson'ska förslaget, långt ifrån att innebära fördel framför järnvägsstyrelsens förslag, tvärtom är detta underlägset, framför allt till följd av mindre möjligheter i fråga om tillgodoseendet av krav, som måste uppställas med hänsyn till trafikens framtida utveckling.

#### *Jämförelse ur förortsbanesynpunkt.*

Vid beskrivningen av 1914 års bangårdsförslag har styrelsen ovan angivit sin mening om förortsbanefrågornas betydelse för Statens järnvägar. Denna betydelse bleve på intet sätt minskad, om Stockholms bangårdsfråga ordnas efter Carlsson'ska förslaget. Ovan har vidare angivits, att enligt styrelsens förslag stationer å förortsbanan



kunna anordnas vid såväl Centralstationen som Södra station samt att förslaget medger möjlighet att vid Centralstationen förlägga förortsbanespåren invid och i jäm höjd med huvudbanans spår. Med denna möjlighet beträffande spårens förläggning, kunna ansefliga kostnader besparas, emot om förortsbanan anlägges med den sträckning, som föreslagits av Carlsson'ska förslagens förespråkare d. v. s. *under* Jakobs gatan och vidare norrut i tunnel, medan huvudbanans spår ligga i *högt* läge. En station för förortsbanan invid det av Carlsson föreslagna läget för Södra stationen torde icke heller kunna erhållas på grund av svårigheten att dit framdraga förortsbanan.

Även ur förortsbanesynpunkt är sålunda Carlsson'ska förslaget mindre fördelaktigt än styrelsens förslag.

#### *Jämförelse ur sjöfartssynpunkt.*

Att styrelsens förslag, med en fri brohöjd av 10,5 meter över farleden vid Söderström samt med möjlighet att genom broöppning framsläppa fartyg med huru hög resning som helst, är tillfredsställande för den sjöfart, som framdeles kan förväntas passera slussen vid Karl Johanstorg, har ovan framhållits. Däremot torde den Carlssonska *fasta* bron, med dess visserligen 18 meters fria höjd men utan möjlighet till broöppning, icke kunna anses tillfredsställande ur sjöfartssynpunkt, då densamma skulle hindra passagen genom slussen för fartyg med högre resning än 18 meter i genomgående trafik mellan Saltsjön och Mälaren samt vidare förhindra dylika fartyg i trafik å Mälaren att angöra de öster om bron belägna kajerna vid Söder Mälarstrand och Riddarholmen. Kajen vid Söder Mälarstrand, vars möjlighet till begagnande sålunda skulle inskränkas, har en längd av c:a 500 meter. Verkligt stöd torde ock saknas för antagandet, att staden skulle medgiva det en bro å 18 meters fri höjd göres fast; det är tvärtom sannolikt, att staden komme att påfordra, det även järnvägsbron enligt Carlssonska förslaget bleve försedd med rörligt spann.

Om också den Carlssonska bron förses med rörligt spann, komme den likväl icke att bereda mindre hinder för sjöfarten än den av järnvägsstyrelsen föreslagna. Dels betingar nämligen, såsom av Stockholms stads byggnadschef påvisats, det hinder, som den Carlssonska bron med dess västligare läge utgör för tillfarten från Mälaren till kajerna öster om bron, att densamma erhåller större höjd, och dels måste ihågkommas, att den under spåren liggande gatubron skulle minska den fria höjden med 5 å 6 meter. Det därav orsakade hindret torde givetvis komma att göra sig kännbart, även om gatubron kunde förses med ett rörligt spann, som ginge att öppna medan överliggande rörliga spann för järnvägsbron hålles stängt. En dylik konstruktion torde för övrigt här vara förenad med betydliga tekniska svårigheter på grund av det begränsade höjdutrymmet.

Beträffande brohöjden över Söderström må slutligen påpekas, att det icke är trafiken å huvudspåren, utan den vida tätare trafiken å förortsbanan, som kommer att i framtiden utöva det största inflytandet på tiderna för och antalet broöppningar, som kunna beredas. Förortsbanan har visserligen enligt Carlsson'ska förslaget tänkts bliva förlagd å 12,5 meters fria höjd, alltså 2 meter högre än enligt järnvägsstyrelsens förslag, men utförda statistiska undersökningar visa, att skillnaden i antal mellan fartyg, som kräva broöppning vid 12,5 och 10,5 meters brohöjd, är mycket ringa.

Det Carlssonska förslaget kan sålunda icke anses för sjöfarten fördelaktigare, än järnvägsstyrelsens förslag, även om järnvägsbron över Riddarfjärden förses med rörligt spann.

#### *Jämförelse ur gatutrafiksynpunkt.*

Genom den i Carlssonska förslaget upptagna nya broförbindelsen mellan Norrmalm och Södermalm skulle vinnas förkortad väg mellan å ena sidan västra Södermalm samt å andra sidan Norrmalm väster om Vasagatan och Kungsholmen. Denna vägförkortning komme att bliva störst och att uppgå till c:a 800 meter för förbindelsen från väster om Adolf Fredrikstorg belägna punkter å Södermalm till området längs Klaraviken å Norrmalm samt till Kungsholmen över Kungsbron. Att den vunna vägförkortningen vore till fördel ur trafiksynpunkt särskilt för västra Södermalm är otvivelaktigt, men å andra sidan är det också tydligt, att därigenom icke kunna uppstå de stora verkningar, som av Carlssonska förslagets förespråkare påstås och bland vilka må nämnas en värdestegring för stadens markområden å Södermalm med 30 millioner kronor. Till ernående av denna värdeökning angives visserligen det västligare läget för personstationen å Södermalm i någon mån också bidraga, men huvudvikten torde läggas å den nya gatuförbindelsen. Om staden verkligen skulle kunna förvänta så stor vinst genom anordnandet av en dylik vägförkortande broförbindelse, synes det, som om staden för länge sedan skulle hava gått i författning om dess utförande, oberoende av, om bangårdsfrågans lösning möjligen kunde komma att ske enligt Carlssonska förslaget med dess sammankoppling av gatuförbindelsen med den nya järnvägsbron. Visserligen skulle, under vissa av förespråkare för Carlssonska förslaget gjorda, för staden gynnsamma förutsättningar för kostnadernas fördelning, en endast för gatutrafik avsedd bro mellan Södermalm och Riddarholmen ställa sig c:a 1,100,000 kronor dyrare för Stockholms stad än en med järnvägsbron kombinerad gatubro, men det vore å andra sidan en beaktansvärd fördel för staden att vara helt och hållet oberoende av bangårdsfrågan, beträffande sättet och icke minst tiden för bronns utförande. Varje år, varmed inträdandet av den beräknade värdestegringen av 30 millioner kronor fördröjes, skulle ju efter  $4\frac{1}{2}$  % ränta, men oberäknat ränta på ränta, innebära en ränteförlust av 1,350,000 kronor, eller större än nyss angivna ökade anläggningskostnad.

Huvudstadens myndigheter och stadsfullmäktige hava emellertid, ej blott genom att icke själv upptaga frågan om ny broförbindelse till Södermalm, utan ock genom stadsfullmäktiges i statsverkspropositionen till innevarande års förra riksdag intagna uttalande angående det Carlssonska förslaget samt de utlåtanden, som avgivits av stadens vederbörande tjänstemän och myndigheter vid behandlingen av detta ärende, ådagalagt *sin* mening, att den ifrågavande broförbindelsen icke är av den betydelse för staden, som Carlssonska förslagets förespråkare vilja göra gällande; så mycket mindre anledning torde då finnas för staten att, så att säga, påtvinga staden densamma. Det kan icke alls tagas för givet, att staden komme att anslå de belopp av resp.  $2\frac{1}{2}$  och 7 millioner kronor, varpå räkning göres, det förra beloppet som utgift för och bidrag till bropelarna till den Carlssonska bron över Riddarfjärden och det senare beloppet i övrigt för anordnande av gatutrafikleden söderut från Klara strand över Riddarfjärden till västra Södermalm samt vidare över Årstaviken till Årsta (Brännkyrka).

Med avseende på gatutrafiken må vidare framhållas de, även ur denna synpunkt, försämrade lägen för personstationerna å såväl Södermalm som Norrmalm samt godsstationen vid Norra station med tillfart från Kungsgatan, som Carlssonska förslaget erbjuder. Att det huvudsakliga tillträdet till godsbangården vid Norra station sker från en plats som Norra bantorget, såsom styrelsen föreslagit, är tydligen att föredraga. I dessa hänseenden hava Carlssonska förslagens förespråkare uttalat mot järnvägsstyrelsens stridande åsikter, vilka dock icke torde tarva vidare bemötande, sedan nu stadsfullmäktige gjort sitt förut berörda uttalande.

I detta sammanhang torde ock förtjäna påpekas, att Kungsgatans av Carlssonska förslaget betingade sänkning skulle nödvändiggöra särskilda anordningar för fortsatt användning av den nyuppförda Centralsaluhallen.

Slutligen erinras om den enligt Carlssonska förslaget uppkommande förhöjningen av Jakobsgatan över förortsbanespåren. På grund av det östliga läge, som av Carlssonska förslagens förespråkare tänkes för dessa spår och sålunda även för förhöjningen, komme omfattande profilregleringar av närgränsande gator att bliva nödvändiga för att drägliga gatutulningar skulle erhållas.

Av det sagda torde framgå, att huvudstadens gatutrafik icke bleve bättre betjänad genom bangårdsfrågans lösning efter Carlssonska förslaget, än efter styrelsens förslag.

#### *Byggnadstekniska svårigheter.*

Medan farhågorna för att styrelsens förslag i visst avseende skulle vara förenat med byggnadstekniska svårigheter, ovan visats vara ogrundade, torde det Carlssonska förslaget erbjuda stora vanskligheter i sådant hänseende. Mestadels utgöres nämligen grunden under Norra stationen och Centralstationen av fyllning på lös lera, delvis direkt vilande på berg å varierande, flerstädes ansevärt djup. Fyllningen torde vara av mycket heterogen beskaffenhet och består till dels av sprängsten. Gamla strandskoningar torde även kvarstå i grunden. Att förlägga de enligt Carlssonska förslaget i högt läge liggande spårplanerna å bank vore med hänsyn till den lösa lerans beskaffenhet icke rådligt, utan finge i stället viadukter för en sammanlagd spårängd av flera kilometer anläggas. Grundläggningen för dessa viadukter, vilka vid Norra station till ingalunda obetydlig del torde få sträckas fram till och utöver nuvarande kajlinje, komme att betinga ansevära kostnader. Erfarenheten visar ock, att grundläggningens kostnader vid grundförhållanden av här förekommande beskaffenhet äro synnerligen svårberäknliga och därför lätt bliva vida högre än som, även med sorgfälliga förundersökningar, beräknats.

#### *Jämförelse beträffande möjlighet till successiv utbyggnad.*

De i järnvägsstyrelsens förslag upptagna arbetena, dock oberäknat de, som erfordras för genomförandet av övergripande trafik, låta, som ovan nämnts, uppdelas i 4 byggnadsperioder, vardera utgörande ett avslutat helt. Det av Gleim-Westerman utarbetade förslaget enligt det Carlssonska uppslaget skulle, enligt förslaget uppgjord plan, icke kunna successivt utbyggas i annan mån, än att sträckan Västberga—Södra station kan färdigställas och anknytning göras till nuvarande sammanbindningsbanan strax väster om Södra stationen, innan de nya anordningarna norr

om anknypningspunkten tagas i bruk. De arbeten, vilkas utförande är mest angeläget och har den största ekonomiska betydelsen i fråga om möjlighet till besparingar i Statens järnvägars driftkostnader, nämligen ombyggnaden av Centralstationen och Norra station skulle däremot icke bliva fullbordade och kunna på permanent sätt tagas i bruk, förrän så gott som hela bangårdsombyggnaden vore färdig.

Gleim-Westermans förslag har för sträckan Karlberg—söderut med undantag för de arbeten, som erfordras för genomförande av övergripande trafik, kostnadsberäknats till 39 $\frac{1}{2}$  millioner kronor. För förslaget utförande har antagits en kortaste byggnadstid av 8 år, då sålunda förutsattes, att riksdagen skulle bevilja ett anslag av c:a 5 millioner kronor i genomsnitt per år. Beräknas då för sträckan Västberga—Södra stationen en byggnadskostnad av c:a 6 millioner kronor och en byggnadstid av 3 år, medan för återstående arbeten kostande c:a 33 $\frac{1}{2}$  millioner kronor beräknas en byggnadstid av 7 år, komma ränteförlusterna under byggnadstiden efter 4 % ränta att uppgå till c:a 5 $\frac{1}{2}$  millioner kronor. För 1910 års förslag kunna, enligt vad som redan ovan visats, ränteförlusterna under byggnadstiden efter samma räntefot beräknas till 1 $\frac{1}{2}$  millioner kronor. Skillnaden utgör c:a 4 millioner kronor.

Då järnvägsstyrelsens senaste förslag icke föreligger fullt in i detalj utarbetat och Gleim-Westermans förslag ej reviderats i enlighet med de fordringar, som nu måste uppställas på ett bangårdsförslag för Stockholm, kan givetvis nyssnämnda belopp av 4 millioner kronor icke betraktas som exakt det belopp, varmed vid jämförelse mellan järnvägsstyrelsens förslag och det Carlssonska förslaget det senare bör belastas för större ränteförluster. Järnvägsstyrelsen håller emellertid före, att de vid ovanstående beräkning gjorda antagandena äro till förmån för det Carlssonska förslaget och att en noggrannare jämförelse mellan järnvägsstyrelsens förslag och ett reviderat förslag efter Carlssonska principerna skulle komma att giva vid handen, att förutnämnda belopp är snarare för lågt än för högt. En anledning härtill utgör bl. a. det förhållandet, att, medan de i bangårdsombyggnaden ingående arbeten, som hava den största betydelsen för Statens järnvägar med hänsyn till besparing i driftskostnaderna, enligt styrelsens förslag skulle utföras genast, desamma, som nyss nämnts, enligt Carlssonska förslaget icke kunde på permanent sätt tagas i bruk för trafiken, förrän efter fullbordan av så gott som hela bangårdsombyggnaden.

Berörda omständighet, att med det Carlssonska förslaget en ombyggnad av Centralstationen och Norra station, vilken enligt styrelsens mening icke utan men för trafiken och ekonomisk förlust för staten kan uppskjutas, icke kan vara utförd förr än efter de många år, som även i gynnsamma fall skulle behövas, först för utredning och underhandlingar om det ifrågavarande förslaget samt sedan för dess utförande, torde vara nog för att det Carlssonska förslaget måste anses olämpligt jämfört med styrelsens förslag.

#### *Jämförelse med hänsyn till trafikens ombesörjande under byggnadstiden.*

För Gleim-Westermanska förslaget har av förslagsställarna en byggnadsplan utarbetats. Enligt densamma blefve driftens ombesörjande under byggnadstiden förordat med stora svårigheter. Bland annat finge persontrafiken under viss tid, vilken icke kan påräknas bliva kortvarig, uppdelas på tvenne stationer, så att Centralstationen bleve ändstation för de södra banornas tåg och Norra station för de norrgående

tågen. För en sådan tillfällig uppdelning av trafiken finge vidtagas dyrbara provisoriska anstalter, ej minst för trafiksäkerhetens tillgodoseende, och därjämte bleve trafikskötsel allvarsamt försvarad. Kostnaderna härför torde vara oberäknliga, men bleve säkerligen mycket ansenliga. Styrelsen vill t. o. m. sätta i tvivelsmål, om en sådan åtgärd utan åsidosättande av den trafikerande resande allmänhetens berättigade krav är utförbar med den storlek trafiken nu har och ännu mera med den storlek trafiken kommer att få efter det icke ringa antal år, som måste beräknas förflyta, innan en bangårdsomläggning enligt Carlssonska förslaget skulle kunna verkställas.

Någon byggnadsplan för det sedermera skisserade ändringsförslaget, därvid godsstationen förlägges under personstationen, har icke uppgjorts, bl. a. på grund av den korta tid, som stått styrelsen till buds. En byggnadsplan kan heller icke rätt gärna uppgöras annat än för ett utarbetat förslag, och ett sådant föreligger icke. Det förefaller emellertid icke troligt, att nyss berörda svårigheter för persontrafikens ombesörjande under byggnadstiden bleve minskade genom godsmagasinens förläggande under personstationen, utan snarare tvärtom. I saknad av utarbetat förslag är det ock svårt att med säkerhet avgöra, om icke, till ytterligare ökade kostnader för järnvägarne och trafikanterna, godstrafiken under någon del av byggnadstiden finge helt och hållet bortflyttas, i så fall till Norrtull.

Vid härovan lämnad beskrivning över järnvägsstyrelsens förslag har meddelats, att detta icke erbjuder några liknande svårigheter för driftens uppehållande under byggnadstiden.

*De båda förslagens ställning med hänsyn till markfrågor.*

Det beräknade värdet av den mark, utöver nuvarande järnvägsområden, vilken skulle tagas i anspråk för bangårdsutvidgningen dels enligt alternativ IV av 1910 års förslag och dels enligt det av Gleim-Westerman utarbetade Carlsson'ska förslaget, i båda fallen å sträckan konnektionspunkten vid Västberga till Karlbergs station, framgår av nedanstående tablä:

	1910 års förslag alt. IV	Carlssonska förslaget
Staten tillhörig mark.....	48 000 kr.	35 500 kr.
Staden » » .....	5 887 000 »	6 981 000 »
Enskilda » » .....	2 612 200 »	4 221 250 »
Summa	8 547 200 kr.	11 237 750 kr.

För Carlssonska förslagets genomförande behöver således tagas i anspråk staten icke tillhörig mark med ett värde, som beräknas med nära 3 millioner kronor öfverstigta värdet av dylik mark, som erfordras för styrelsens förslag; mervärdet av enskilda tillhörig mark, som erfordras för Carlssonska förslaget, utgör c:a 1 1/2 millioner kronor.

Å andra sidan beräknas genom Carlssonska förslaget vissa områden vid centralstationen bliva disponibla för tomtförsäljning. Den staten tillhöriga marken, som enligt det av Gleim-Westerman utarbetade Carlssonska förslaget icke längre komme att behövas för statens järnvägar, utgör c:a 20,000 kvm. Om 33 1/3 % fråndragas

därav för gatumark m. m., återstår för tomtförsäljning en areal av c:a 13,500 kvm. Det värde denna mark skulle få efter den tid av åtskilliga år, som skulle förflyta, innan det Carlssonska förslaget kan tänkas genomfört, är givetvis svårt att ens tillnärmelsevis riktigt ange. Emellertid har å Stockholms stads stadsingenjörskontor en värdering verkställd för all den mark, som enligt 1910 års bangårdsförslag skulle användas för bangårdsändamål m. m., men som enligt Carlssonska förslaget bleve disponibel för tomtförsäljning, och erhöles därvid ett medelvärde av 263 kronor per kvm., vilket medelvärde ingalunda torde vara för lågt, ej minst i beaktande av de dåliga grundförhållandena å ifrågavarande område. Med användande av nyssnämnda medelvärde erhålles för den staten tillhöriga marken, som enligt Carlsson'ska förslaget kan försäljas, ett belopp av i runt tal 3 1/2 millioner kronor. Den inkomst, som staten sålunda i verkligheten kan beräknas erhålla genom markförsäljning efter det Carlssonska förslagens genomförande, uppgår således till ungefär lika stort belopp, som, enligt det föregående, samma förslag skulle betinga i jordlösen, utöver 1910 års förslag. Emellertid skulle de till försäljning avsedda tomterna kunna avyttras först efter det förslaget vore genomfört, och därjämte komme försäljningen troligtvis att taga åtskilliga år i anspråk, medan däremot de för bangårdsutvidgningen behöfliga nya markområdena finge lösas så gott som genast efter det beslut om bangårdsombyggnaden fattats. Storleken av den reduktion, som med anledning härav borde göras vid införandet i ett kostnadsförslag av den genom markförsäljningen inflytande inkomsten, kan endast gissningsvis angivas, men nämnda belopp av 3 1/2 millioner bleve därigenom så minskat, att den genom tomtförsäljning påräkneliga inkomsten måhända icke bleve större än ovan angivna merkostnad för den *enskilda* mark, som Carlsson'ska förslaget tager i anspråk utöver 1910 års förslag.

Om ett förslag, såsom fallet är med det Carlssonska, för sitt genomförande till väsentlig del måste baseras på försäljning av markområden, särskilt därest desamma först i en avlägsen framtid bliva för avyttring disponibla, bjuder sund försiktighet, att låga försäljningspriser användas för kalkylerna, så att risken för att beräkningarna icke komma att motsvaras av verkligheten är möjligast ringa. Så göres emellertid icke av Carlssonska förslagens förespråkare, utan i av dem framlagda utredningar rörande finansieringen av bangårdsombyggnaden upptages ett försäljningspris för marken vid Centralstationen av i genomsnitt 500 kronor per kvm., ett pris, som får anses mycket för högt vid *kontant* köp av tomter med den belägenhet, varom här är fråga, och med synnerligen dåliga grundförhållanden.

Men icke nog med att ett tydligtvis alldeles för högt värde åsättes den tomtmark, varav staten skall erhålla köpeskillingen; förespråkarna för det Carlsson'ska förslaget göra därjämte det djärva antagandet, att staten skall få uppbära köpeskillingen även för Stockholms stad tillhörig mark, nämligen dels de delar av Centralstationens område, som statens järnvägar endast innehava med besittningsrätt så länge de användas för järnvägsändamål och dels de områden, som skulle behövas för Centralstationens utvidgning enligt 1910 års förslag. För den senare marken skulle dock staden erhålla ersättning efter ett pris av c:a 150 kronor per kvm., medan staten däremot för all marken beräknas erhålla samma pris, som tänkts för statens egen mark eller 500 kronor per kvm., vilket nyss angivits vara alldeles för högt att räkna med i kalkylerna för bangårdsombyggnaden.

Den köpeskilling, som staten av förespråkare för Carlsson'ska förslaget, under dessa antaganden, beräknas erhålla, uppgår till icke mindre än 21 millioner kronor. Dock reduceras detta belopp av samma förespråkare med  $33 \frac{1}{3} \%$  såsom motsvarande oundvikliga avbränningar för ränteförluster under försäljningstiden och eventuella prisreduktioner, men i varje fall erhålles en inkomst för staten om icke mindre än 14 millioner kronor »tillgängliga för att underlätta financierandet av bangårdsfrågan enligt det direkta högbaneförslaget.» Enligt styrelsens mening hade en reduktion med  $\frac{2}{3}$  i stället för med  $\frac{1}{3}$  snarare varit på sin plats på grund av de omständigheter, som förut påpekats, nämligen först och främst att det beräknade priset är alldeles för högt och vidare att försäljningen icke kan taga sin början förrän efter förslagets genomförande. Under hänvisning till vad i annat sammanhang anförts, anser styrelsen ej heller, att bangårdsområdet kan minskas med så stora områden, som Gleim-Westermans förslag giver vid handen, enär mera mark, än som i detta förslag blivit förutsatt, måste användas eller reserveras för bangårdsändamål.

Anledningen till att staden skulle kunna förväntas medgiva staten att tillgodogöra sig den genom försäljning av staden tillhörig mark inflytande köpeskillingen, skulle enligt Carlsson'ska förslagets förespråkare vara den, att staden själv efter deras förmenande genom Carlsson'ska förslaget tillskyndas stora fördelar, och detta dels genom förberörda, påstådda värdeökning av stadens jordområden å Södermalm, *dels* med hänsyn till placandet av den avsedda nya personstationen invid huvudbanan å Södermalm, *dels* med hänsyn till förbättrat tillträde till hela stadsdelen å Kungsholmen samt särskilt till de av staden ägda gasverkstomterna m. fl. tomter belägna mellan den nuvarande Centralstationen och Klaraviken. Häremot må endast framhållas, att den påfallande brist på intresse, staden, enligt vad redan antytts och nedan skall vidare visas, ådagalagt gentemot Carlsson'ska förslaget icke tyder på att staden skulle vara villig till särskilda uppoffringar för detta förslags genomförande. Vad särskilt beträffar stadens mark mellan Centralstationen och Klaraviken torde den del därav, som icke är avsedd att utläggas till kajområde och gatutrafikleder till väsentlig grad lämpligen böra utnyttjas av staden själv för saluhall och livsmedelsmagasinsändamål. Även kan tänkas, att trafiken i framtiden erhåller dimensioner, som icke nu kunna beräknas, så att åtminstone en del av ifrågavande markområde kan komma att behövas för bangårdsändamål. Det torde därför vara vida klokare och principiellt riktigare, att detsamma reserveras för framtida behov av dylik art, än att bangårdsfrågan löses på sådant sätt, att en försäljning av ifrågavarande områden utgör en väsentlig faktor för förslagets realiserande.

I detta sammanhang torde ock förtjäna erinras om den omvälvning, dels i huvudstadens trafikförhållanden och affärsvärld samt, som en följd därav, de s i dess tomt- och hyresvärden, som nuvarande personstations flyttning från Centralstationen till Norra station skulle innebära. En dylik omvälvning bör givetvis icke föränledas, om icke omöjligheten att på annat sätt för rimlig kostnad verkställa bangårdens behöfliga utvidgning därtill skulle tvinga. Av det föregående torde framgå, att dylika skäl alls icke äro för handen. Även om den av Carlssonska förslagets förespråkare påstådda vinsten genom försäljning av vissa delar av det nuvarande bangårdsområdet skulle varit att i verkligheten beräkna, vore det under sådana förhållanden icke tillbörligt av staten och staden att inlåta sig på en *sämre* lösning av bangårdsfrågan,

genom vilken även skulle medföras en omvälvning av berört slag, särskilt som enda skälet till en sådan lösning då skulle vara, att vissa för järnvägsändamål disponerade områden kunde frigöras och avyttras, medan andra områden, sannolikt till dels genom expropriation, finge som ersättning förvärfvas.

### *Byggnadskostnader.*

Såsom redan nämnts föreligger styrelsens förslag av år 1914 ännu icke in i detalj fullt utarbetat och någon slutgiltig kostnadsberäkning av detsamma är styrelsen därför icke beredd att nu lämna. Någon kostnadsberäkning av förberörda av Vinell skisserade förslag med de förändringar däri, som vore nödvändiga för att förslaget med avseende på spårutrymmen m. m. skulle bliva jämförligt med styrelsens förslag, har givetvis icke kunnat göras. En jämförelse i kostnadshänseende mellan styrelsens förslag och Carlssonska förslaget måste därför hänföra sig till å ena sidan 1910 års förslag, alternativ IV, och å andra sidan det av Gleim-Westerman utarbetade Carlssonska förslaget. En fullständig utbyggnad enligt det förra förslaget har för sträckan Karlbergs station—konnektionspunkten vid Västberga kostnadsberäknats till c:a 30 millioner kronor, medan det senare förslaget för samma sträcka kostnadsberäknats till c:a 40 millioner kronor. Dessa kostnadsberäkningar torde numera icke kunna godtagas utan att revideras efter nutida arbetspriser m. m., men då beräkningarna för båda förslagen utförts efter samma grunder, torde dock de nämnda kostnadssiffrorna kunna läggas till grund för en jämförelse.

Nu vilja visserligen förespråkarna för det Carlssonska förslaget göra gällande, att styrelsen beräknat kostnaderna för detta förslag alltför högt, men de skäl, som givits för detta påstående, kan styrelsen icke godtaga, för så vitt nämligen det Carlssonska förslaget skall beräknas efter grunder, jämförliga med dem som använts vid beräkningarna af 1910 års förslag.

I stället för att kostnaderna för Carlssonska förslaget kunna minskas, förhåller det sig tvärtom så, att detta förslag vid en jämförelse med styrelsens förslag bör påföras åtskilliga i ovannämnda summa icke upptagna kostnader. Bland sådana kostnader hava i det föregående nämnts ökad kostnad för utförandet av den kombinerade järnvägs- och gatubron mellan Södermalm och Norrmalm för större antal spår, ökad kostnad för ränteförluster under byggnadstiden, kostnader för fördyrad drift genom framskjutandet av Centralstationens och Norra stationens ombyggnad samt ökade kostnader för försvårad drift under ombyggnadstiden. Av dessa kostnader äro vissa oberäkneliga, men säkert komme summan för alla dessa ökade kostnader att uppgå till mycket ansenliga belopp.

Det Carlssonska förslaget ställer sig sålunda synnerligen ogynnsamt med hänsyn till anläggningskostnaderna, och denna omständighet motväges alls icke av den med anledning därav föreslagna åtgärden, att till kostnadernas delvisa betäckande avyttra mark, som bättre kunde användas för bangårdsändamål och för vilken staten ingalunda kan påräkna att erhålla de ansenliga belopp, som Carlssonska förslagets förespråkare i de av dem uppgjorda finanskalkyler upptaga som inkomst.

För riksdagen, som skall bevilja anslag till bangårdsutvidgningen, torde det givetvis också vara vida betänkligare att behöva på en gång besluta en bangårds-



ombyggnad att utföras på relativt kort tid och kostande med marklösen c:a 50 millioner kronor, av vilket belopp visserligen någon del efter ombyggnadens verkställande kan beräknas återinflyta, mot att, på sätt styrelsens förslag medgifver, besluta utförandet af en mindre del i sänder, allt efter som behovet gör sig gällande och medel finnas tillgängliga. Varförutom styrelsens förslag ställer sig avsevärt mycket billigare och icke för sin finansiering grundas på mer eller mindre lösa och sangviniska antaganden om framtida försäljning till överdrivna priser av statens eller annans mark.

### *Jämförelse ur estetisk synpunkt.*

För jämförelse ur estetisk synpunkt hänvisas till bifogade fotografiska perspektivritningar dels för det av Gleim-Westerman utarbetade Carlssonska förslaget och dels för 1910 års förslag, alternativ IV. Beträffande perspektivritningarna för 1910 års förslag hänvisas till styrelsens ovan gjorda uttalande om möjligheten att åstadkomma en estetiskt bättre lösning, än som i 1910 års förslag visats.<sup>1</sup> De olägenheter, som i estetiskt hänseende vidlåda Carlssonska förslaget äro däremot ofrånkomliga; huru än den kombinerade tvåvåningsbron i högt läge i en enda lutning mellan Södermalm och Norrmalm utföres, komme den nämligen att från Mälaren sett sträcka sig som ett brett band, skymmande utsikten av staden, och att från stadssidan störande inverka på utsikten bl. a. över det under uppförande varande nya stadshuset. Den sakkunnige arkitekt, som utfört perspektivritningarna, anser därför, att någon estetiskt mera tilltalande lösning enligt Carlssonska förslaget icke skulle vinnas genom val af annan än den visade brokonstruktionen.

Såsom förut angivits, finge enligt Carlssonska förslaget Jakobsgatan givas en förhöjning för förortsbanans underföring, men har denna förhöjning icke visats å den från hörnet av Vasagatan och Jakobsgatan tagna bilden. Utsikten från sagda plats bleve tydligtvis genom förhöjningen å Jakobsgatan ännu mindre tilltalande.

### *Stockholms stads ställning.*

I utarbetandet av 1910 års förslag hava förutom representanter för styrelsen jämväl deltagit representanter för Stockholms stad, och naturligt nog har därför i detta förslag all möjlig hänsyn blivit tagen till olika krav, som från stadens sida kunna uppställas vid bangårdsfrågans lösning. Av allt att döma kan också förväntas, att staden skall visa sig välvillig mot järnvägsstyrelsens förslag samt i vad på staden ankommer medverka till dess genomförande.

Annat är förhållandet med Carlssonska förslaget.

De huvudsakliga fördelar, som förespråkarna för detta förslag vilja tillskriva detsamma, skulle till största delen gälla staden, och om dessa fördelar icke enbart äro fiktioner, borde därför från stadens sida hava visats livligt intresse för detsamma. Att staden icke hyser något särdeles livligt intresse för Carlssonska förslaget framgår

<sup>1</sup> En i järnvägsstyrelsens yttrande intagen, till de i yttrandet vidrörda perspektivritningar sig hänförande not har Statsutskottet här uteslutit.

emellertid på ett alldeles påtagligt sätt av det i statsverkspropositionen återgivna yttrandet, som den 27 mars 1913 avgavs av Stockholms stadsfullmäktige, vilka äro de som hava att avgöra, vad som ligger i stadens intresse eller icke. Sådant avgörande tillkommer i allt fall icke dem, som hava att bestämma om bangårdsombyggnaden.

Genom ovanstående jämförelse torde skäl vara lämnat för järnvägsstyrelsens åsikt, att det Carlssonska förslaget är förknippat med åtskilliga ytterst allvarsamma olägenheter och att detsamma är styrelsens förslag avgjort underlägset i alla de hänseenden, varur jämförelse till bedömande av olika förslags företräden böra göras. Vid dylik jämförelse mellan olika förslag hör det till sällsyntheterna, att icke ett förslag har vissa fördelar framför övriga ifrågakommande förslag ur åtminstone någon jämförelsepunkt. Såvitt styrelsen kan finna efter omsorgsfull prövning, är däremot detta icke fallet med det Carlssonska förslaget. Styrelsen kan därför ej heller finna, att någon anledning föreligger varken att upptaga det Carlssonska förslaget till ytterligare prövning, vilket endast skulle medföra alldeles onödigt både tidsutdräkt och kostnad, eller att av hänsyn till detsamma uppskjuta utförandet av den föreslagna ombyggnaden av Norra station, vilket ej utan men för den nuvarande trafiken kan ske.

### Motionärens anmärkningar mot styrelsens förslag.

Av den i det föregående lämnade beskrivningen av det Carlssonska förslaget framgår, som ock redan inledningsvis antytts, att varken de nuvarande anordningarna vid Centralstation och Norra station, eller några som helst utvidgningar i anslutning till dessa, som må företagas till trafikskötselns underlättande, kunna komma till egentlig nytta vid ett framtida ordnande av Stockholms bangårdsförhållanden enligt berörda förslag. Häri ligger orsaken till att Kungl. Maj:ts för riksdagen framlagda förslag till nya bangårdsanordningar i Stockholm i vad detsamma gäller Centralstationen och Norra station kan sägas i viss mån innebära ett avståndstagande från det Carlssonska förslaget.

Förutsätter man därför i likhet med motionären, att järnvägsstyrelsen saknar tillräckliga skäl för sin mening, att Carlssonska förslaget är behäftat med så stora olägenheter samt är andra förslag så avgjort och i så hög grad underlägset, att dess utförande icke kan på allvar ifrågasättas från sakkunnigt och ansvarigt håll, så är önskemålet att nu utföra förbättringar vid Centralstationen och Norra station i möjligast ringa utsträckning och för minsta möjliga kostnader alldeles förklarligt. I enlighet med denna motionärens åskådning kan han tydligtvis ej heller dela järnvägsstyrelsens åsikt, att hänsyn till det Carlsson'ska förslaget icke böra föranleda vidare uppskjutande, till men för trafiken och till ekonomisk olägenhet för såväl statens järnvägar som trafikanterna, av en större utvidgning och omändring på sätt styrelsen föreslagit för förbättrande av driften vid Centralstationen och Norra station. I motsats mot denna styrelsens åsikt, anser motionären det tydligtvis lämpligare, att i största möjliga utsträckning endast provisoriska åtgärder nu vidtagas för vinnande av tillfäl-

lig lindring i fråga om de förhållanden, som äro vållande till svårigheterna för trafikskötseln vid de nämnda stationerna.

Att sådana svårigheter, krävande snar och verksam förbättring, förefinnas, bestrides åtminstone icke direkt av motionären, men han synes icke vilja tillmäta dem den betydelse, de verkligen hava, samt synes förmena, att vissa av de i statsverkspropositionen till årets förra riksdag lämnade uppgifter icke hava den innebörd, som med förefintligt statistiskt material påvisats.

Härvid märkes först det av motionären gjorda påståendet, att någon i järnvägsstatistiken påvisbar ökning av styckeodstrafiken vid Norra station sedan år 1906 ingalunda ägt rum. Beträffande den slutsats, som härutinnan kan dragas av den förra dennas frågas bedömande tillgängliga statistiken, hänvisas till statsverkspropositionen till innevarande års riksdag, Oavsett emellertid det mera teoretiska stöd, som styrelsen anser statistiken lämna för sin mening, att verkligen trafikökning ägt rum sedan nämnda tid, så bestyrkes riktigheten därav av de iakttagelser, som många av huvudstadens innevånare torde hava varit i tillfälle att göra och på vilka stadens affärsmän grunda sina upprepade klagomål över de olidliga förhållandena vid Norra station. Även stationsbefälet vitsordar, att en kraftig trafikökning ägt rum och att förhållandena för närvarande äro ohållbara.

Ehuru möjlighet alltid förefinnes för att en av konjunkturerna orsakad depression i det ekonomiska läget kan föranleda tillfällig avmattning i trafiken, måste styrelsen räkna med en alltjämt fortgående stegring därav. Anstalter till mötandet av sådan stegring böra därför icke försummas, allra helst då förhållandena redan äro sådana, att tydligt utvidgningsbehov föreligger.

Utom genom trafikens stegring kommer ökat godsmagasinsutrymme att erfordras även till följd av en bestämmelse i den nya, den 1 nästkommande oktober ikraftträdande trafikstadgan, enligt vilken trafikant erhåller 12 dagtimmar från tiden för notisens mottagande till sitt förfogande för godsets avhämtning, medan samma tidrymd hittills räknats från och med godsets ankomst till stationen. Då nästan allt styckeods till Norra station ankommer och lossas under natten, kan ankomsttiden för det allra mesta av godset räknas från magasinets öppnande kl. 7 på morgonen. Till följd av att sålunda magasinshyra kunnat utkrävas för nästan allt gods, som icke varit hämtat vid magasinets stängning kl. 7 e. m., har det mesta godset också då varit avhämtat. Med den nya bestämmelsen torde däremot kunna förväntas, att gods i avsevärda mängder får kvarligga över natten till nästföljande dag, varigenom utrymmet i godsmagasinet ytterligare tages i anspråk.

Styrelsen har sålunda all anledning att vidhålla sin mening, att behovet av åtgärders vidtagande för Norra stationens utvidgande är trängande. Ej heller har bärande skäl framställt för att icke en utvidgning bör göras till den omfattning styrelsen föreslagit dels med hänsyn till den redan befintliga trafikens storlek samt dels och ännu mera i beaktande av sannolikheten för dess alltjämt fortgående ökning, så att icke styrelsen nödgas alltför snart återkomma med begäran om nytt anslag för samma ändamål.

Genom vissa, i motionen gjorda, på tidningsuppgifter stödda, dock icke preciserade antydningar synes det som om motionären ville förmena, att de befintliga svårigheterna för trafikskötseln vid Norra station skulle bero på att arbetet därstädes är

organiserat på olämpligt sätt och att personalen icke skulle vara tillräckligt skickad för sitt arbete. Mot en sådan mening vill styrelsen uttala sitt bestridande.

Motionären har, riktigt nog, påpekat, att närtrafiken till Stockholm tager statens järnvägar starkt i anspråk och att denna trafik mellan huvudstaden och dess förstäder icke är särskilt lönande. Däremot har han misstagit sig, då han förmodar, att det är denna trafik som huvudsakligen framtvingar de utvidgningar, vilka av järnvägsstyrelsen föreslagits i fråga om perrongspår och perronganläggningar vid Centralstationen. Det är nämligen tvärtom fjärtrafiken, som i främsta rummet kräver de föreslagna utvidgningarna. Dessa äro, som i statsverkspropositionen till årets förra riksdag också anges, framför allt betingade av den omständigheten, att endast *ett* spår står till förfogande för söderut avgående tåg, varför åtskilliga gånger på dagen, då tågen ligga varandra nära, flera tåg samtidigt måste uppställas på detta enda spår. Om närtrafiken icke funnes, skulle denna med hänsyn till trafiksäkerheten mindre lämpliga, av de nuvarande förhållandena emellertid betingade åtgärd, icke behöva tillgripas i fullt så stor utsträckning, men det är likväl i långt högre grad fjärrtågen än närtågen, som kräva den föreslagna ökningen av antalet plattformsspår. De senare tågen behöva endast ett fåtal minuters uppehåll å stationen, medan däremot fjärrtågen måste stå på stationen avsevärd tid för lastning av post, il- och resgods. I överensstämmelse härmed är det ock för expedierandet av de stora södergående tågen, som de nuvarande anordningarna framförallt uppställa svårigheter. Dessa svårigheter göra sig särskilt kännbara vid de stora högtiderna och andra tillfällen, då fjärtrafiken är livligare än vanligt.

Motionären har efter särskild undersökning angivit de södergående tågens fördelning efter vissa grunder under åren 1908 och 1912. Nedanstående uppgifter över tågens fördelning på motsvarande sätt efter sommartidtabellerna åren 1908, 1912 och 1914 torde därför erbjuda visst intresse.

Södergående tåg vid centralstationen enligt sommartidtabellen 1908.

	Ordinarie tåg. Söckendagar	Supplements tåg
Södergående fjärrtåg bortom Saltskog och Södertälje .....	32	—
Södertäljetåg .....	7	—
Älvsjötåg .....	5	—
Godståg .....	17	—
Summa	61	—

## Södergående tåg enligt sommartidtabellen 1912.

	Ordinarie tåg. Söckendagar	Supplementståg
	Södergående fjärrtåg bortom Saltskog eller Södertälje.....	28
Södertäljetåg .....	14	—
Älvsjötåg .....	40	—
Godståg .....	23	—
Summa	105	13

Ann. 2 tågpar till Gnesta hade sedan 1908 i samband med vissa omläggningar i tidtabellen ändrats till Södertäljetåg. Det förhållandevis stora antal supplementståg berodde på Olympiska spelen.

## Södergående tåg enligt sommartidtabellen 1914.

	Ordinarie tåg. Söckendagar.	Supplementståg.	Exempel å högtrafiksdagar	
			<sup>20</sup> / <sub>6</sub> söckendag	<sup>24</sup> / <sub>6</sub> helgdag
Fjärrtåg bortom Saltskog eller Södertälje .....	32	11	40	37
Södertäljetåg .....	12	—	12	17
Älvsjötåg .....	49	—	49	45
Godståg .....	27	—	22	11
Summa	120	11	123	110

Den tillbakagång i fråga om fjärrtåg, som ägt rum mellan åren 1908 och 1912, beror förutom på anmärkta ändring av tvenne Gnesta-tågpar till Södertäljetåg jämväl på förändring av blandade tåg till godståg samt i samband därmed gjord omläggning av tidtabellen.

Det är emellertid icke blott tågantal och tågslag, som bestämma behovet av antalet plattformar och spår, utan därvidlag har tidtabellen synnerligen stor betydelse, liksom ock tidtabellen måste uppgöras med hänsyn till förhållandena å stationen i berörda hänseende. Sålunda märkes, att åtskilliga fjärrtåg redan enligt den nuvarande tidtabellen ligga varandra rätt nära, men att det vore ett önskemål, att särskilt vissa supplementståg till i direkt förbindelse med utlandstrafiken stående ordinarie tåg, kunde förläggas närmare dessa än som nu, till följd av det otillräckliga spårutrymmet vid Centralstationen, är möjligt.

Motionären har vidare kritiserat styrelsens förslag därför att detsamma icke upptagit den tankegången, att lokal- och närtrafikstågen, i stället för att såväl norrifrån som söderifrån stanna vid Centralstationen som slutpunkt, borde ombesörjas efter en enhetlig plan, möjliggörande, att under lämpliga omständigheter ett söderifrån kommande dylikt tåg fortsatte norrut å norra stambanan eller Västeråsbanan och tvärtom. varigenom behovet av uppställningsspår för tomma persontåg, såväl vid Centralstationen som vid driftbangården norr om Hagalund, skulle komma att väsentligt minskas, Bortsett ifrån att en sådan anordning skulle kräva en vidlyftig omdaning av Centralstationen, då nuvarande lokaltrafiksanordningar för norra trafiken därstädes icke skulle vidare kunna användas, torde andra rent trafiktekniska hinder även möta. Det bör således erinras därom, att tågsätten mellan Centralstationen och Älvsjö äro väsentligt större än statsbanans norrgående lokaltåg samt att Västeråsbanans trafik ombesörjes med denna bana tillhörig rullande material samt av dennas personal. Det torde därjämte bemärkas, att tidtabellerna för lokaltågen måste upprättas med hänsyn till den å huvudspåren framgående fjärrtrafiken och att tidtabellen för alla tåg söderut måste upprättas med hänsyn till nödvändigheten att i enlighet med därom gällande bestämmelse hålla svängbron över Söderström öppen viss tid. Det torde därför möta avsevärda svårigheter att upprätta tidtabeller för genomgående lokaltåg, särskilt så vitt icke ett tillräckligt antal spår vid plattformskant står till buds för lokaltågens intagande och uppehåll med erforderliga väntetider. Det av motionären föreslagna sättet för skötseln av lokaltrafiken måste erfordra en vida mera genomgripande omändring och utvidgning av Centralstationen, än som av styrelsen föreslagits, och torde tillsvi-dare icke kunna genomföras. Styrelsen har däremot icke förbisett, att det av motionären antydda trafikeringsättet kan komma att bli lämpligt framdeles efter västra stambanans omläggning, och anordningar för dess möjliggörande äro därför upptagna såväl i 1910 års som 1914 års förslag.

Slutligen har motionären riktat en, efter hans mening, synnerligen viktig och betänklig anmärkning mot de markinköp å sträckan Karlberg—Centralstationen, som styrelsen föreslagit skola ske, under framhållande av att desamma icke omfattade de för genomförandet av 1901 års bangårdskommittés förslag erforderliga områdena å denna bansträcka. Härtill torde endast behöva erinras, att med det anslag å 1,500,000 kronor, som av 1911 års riksdag beviljats för inköp av mark för utvidgning av Stockholms bangårdar, avsågs verkställande av inköp av sådana områden, som erfordras såväl för 1910 års som 1901 års bangårdskommittés förslag, och att de nu till förvärv ifrågasatta områdena helt och hållet ingå såsom delar i de större områden, som å denna sträcka krävas vid ett genomförande av 1901 års bangårdskommittés förslag. Annan uppgift beträffande dessa jordköp än vad härav framgår har från styrelsens sida icke meddelats, vadan motionärens uttalande, att av styrelsen lämnad uppgift i berörda hänseende ej kan godtagas, måste bero av någon missuppfattning.

### Motionärens förslag.

Det ändringsförslag, som i motionen skisserats och som genom den av motionären inlämnade, av förenämnda Vinell uppgjorda ritningen närmare preciserats, innefattar i huvuddrag följande: Den södra av de tvenne väster om huvudspåren belägna för uppställning av persontågssätt använda, enligt styrelsens förslag slojade spårgrup-

perna vid Norra station bibehålles; den norra gruppen slopas däremot även enligt motionärens förslag. Genom bibehållande av den förstnämnda spårgruppen och genom anlitande av Frösunda driftsbangård för uppställning av persontågssätt i större utsträckning, än styrelsen funnit för närvarande lämpligt och möjligt, anser förslagsställaren, att utläggandet av den av styrelsen föreslagna nya, delvis under Kungsgatuviadukten förlagda driftsspårgruppen kan underlätas, varmed följer, att den av styrelsen föreslagna förlängningen av nämnda viadukt blir onödig. Frilastbangården kvarligger å nuvarande plats i stället för att, som styrelsen föreslagit, flyttas till östra sidan om huvudspåren, d. v. s. till samma sida därom, som godsmagasinen äro belägna. Huvudspåren erhålla mindre omläggning än styrelsen föreslagit. Godsmagasinen förlängas med vardera 30 meter, utläggas även å bredden, så att större golvyta erhålles, samt förses med s. k. sågtandplattformar vid kajspåren. Genom förlängningen av magasinen avkortas de båda norr och söder om magasinen belägna lastkajerna, av vilka den södra uteslutande användes för mjölktrafiken. Enligt förslaget utbygges ny mjölk-kaj av samma längd som den slojade kajsträckan eller 30 meter i fortsättning mot söder av en nu befintlig, för lastning av tomkärl använd kaj belägen å ömse sidor om och under Kungsgatuviadukten. Ankomst- och avgångsspår (å ritningen benämnda infarts- och utfartsspår) för godståg från och till Tomteboda utläggas och likaså anlägges en ny grupp uppställningsspår nordväst om magasinet för avgående gods. En i bangårdens södra del belägen grupp av uppställningsspår avknappas däremot. Likaså slopas ett nu befintligt, uteslutande för framförande av lokomotiv avsett passagespår. Förslagsställaren anser, att genomförandet av den av honom föreslagna planen för Centralstationen skulle komma att kosta c:a 150,000 kronor samt att densamma skulle innebära en besparing gentemot det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget av i runt tal 1 million kronor.

Oavsett vilken mening, som må hysas beträffande lämpligheten i stort sett av motionärens förslag, så måste den av honom förordade spårplanen omarbetas för att överhuvud taget kunna användas. Då genom sådan omarbetning av planen även vissa för förslaget viktiga detaljer bliva något annorlunda, än motionären tänkt, torde det vara nödvändigt för styrelsen att ingå på de ändringar, som finge vidtagas vid sådan omarbetning.

Först och främst märkes, att bibehållandet i nuvarande läge av huvudspåren, på det sätt motionären föreslår, förhindrar utvidgningen av Centralstationens spår-system enligt styrelsens förslag, så att plattformarna icke kunna erhålla varken de längder eller de bredder, som styrelsen föreslagit. Vidare kan icke, såsom motionären föreslår, det befintliga lokomotivpassagespåret öster om huvudspåren slopas. I så fall skulle nämligen bland annat ett stort antal av norra stambanans och Stockholms—Vesterås—Bergslagens tåglokomotiv för passage från Centralstationen till vändskiva vid Tomteboda eller eventuellt vid Norra station, som regel endast med olägenhet för växlingsarbetet vid Norra station, kunna framföras öster om huvudspåren, utan finge hänvisas till det västra, enligt motionärens förslag i allt fall synnerligen hårt belastade förbindelsespåret. Antalet korsningar i plan med huvudspåren skulle också härigenom ökas avsevärt. För ett passagespår genom Norra station utöver det av motionären föreslagna måste därför plats beredas öster om huvudspåren. Genom ändring av planen i nu berörda hänseende kommer förenämnda, av motionären bibehållna grupp av uppställningsspår att i det närmaste få slopas.

Med järnvägsstyrelsens förslag skulle mellan Centralstationen och södra mynningen av tunneln under Hagalund erhållas en spårförbindelse, vilken skulle användas dels för framförande av de tomma persontågssätten till Centralstationen, dels för framförande av de södergående godstågen till och från rangerbangården vid Tomtebodas samt dels för förbindelse mellan Tomteboda och lastspåren vid Norra station väster om huvudspåren. Till sagda förbindelse spår har å den av motionären inlämnade planen icke inlagts spårförbindelse från tågspåren vid centralstationen. Sådan spårförbindelse kan visserligen utan svårighet anordnas, men kommer densamma att i plan korsa utdragsspåret för nyss berörda spårgrupp för uppställning av persontågssätt. Genom spårgruppens slopande, vilket, enligt vad ovan sagts, vid planens omarbetning blir nödvändigt, komme givetvis också nämnda plankorsning att bortfalla.

Det föreslagna läget för den nya mjölkkajen i södra ändan av den för tomkärl nu använda kajen är icke användbart för det avsedda ändamålet. En mjölkkaj måste nämligen hava sådan belägenhet, att vagnar hastigt kunna till- och bortföras, vilket icke låter sig göra med det föreslagna läget, då passagen till kajen i så fall komme att bliva alltför mycket stängd genom tomkärlsvagnar, vilka hela dagen igenom stå uppställda för lastning vid kaj. Tillbyggnaden mot söder av berörda kaj kunde i stället användas som tomkärlskaj och den norra delen av kajen ombyggas till mjölk kaj och förses med tak. En sådan ändring av förslaget nödvändiggör emellertid, att vidliggande uppställningsspår avkortas, varigenom den för vagnuppställning tillgängliga spårlängden något minskas.

Befintliga, av styrelsen samt av motionären föreslagna spårlängder, magasinutrymmen m. m. äro angivna i nedanstående, jämförande tablå.

	Spårlängder			Antal spår		
	Nuvarande bangården	1912 års förslag	Motionärens förslag	Nuvarande bangården	1912 års förslag	Motionärens förslag
	m.	m.	m.			
Frilastspår } Lastspår för tullvagnar } .....	600	800	600	5	6	5
Plattformsspår för godsmagasinen... Lastkajspår .....	240	500	330	—	—	—
Spår för lossning af postvagnar ... Spår intill mjölkkej.....	70	110	70	—	—	—
Spår för ank. och avg. godsvagnar } Uppställnings- och rangerspår för } godsvagnar .....	205	250	200	—	—	—
	800*)	1,410	575	7	4	2
		1,300	990*)		12	9
Summa spårlängd för gods rörelsen	2,155	4,810	2,975	—	—	—
Uppställningsspår för persontågssätt	1,500	1,400	700	11	9	6
Summa effektiv spårlängd	3,655	6,210	3,675	—	—	—

\*) Vågspåret medräknat.



Anm. Vid behöfvlig omarbetning av motionärens förslag torde uppställningsspåren för persontågssätt i det närmaste bortfalla.

Ank. Godsmagasinet golvarea .....	m <sup>2</sup>	2,900	5,000	4,100
Avg. " " " " " " " " " " " "	"	2,300	3,800	3,400
Summa golvarea m <sup>2</sup>		5,200	8,800	7,500

Vad först beträffar spårutrymmena för godsrörelsen synes av tablån, att motionärens förslag endast innebär en mindre ökning av de nuvarande, och bleve denna ökning ännu mindre vid planens omarbetande i enlighet med vad förut påvisats vara nödvändigt. Bortsett från den, av behöfvlig omarbetning av spårplanen betingade reduktionen av de av motionären föreslagna spårlängderna, är den av motionären föreslagna ökningen synnerligen ringa i jämförelse med vad som erhålles genom styrelsens förslag. Likväl märkes, att godsrörelsen enligt motionärens plan, för sitt behöfvliga skötande, måste kräva mera i stället för mindre spårutrymmen än enligt styrelsens förslag, då det förra, i motsats till det senare, förlägger frilastningen å motsatt sida om huvudspåren mot godsmagasin och lastkajer.

Nyss berörda förläggning av frilastbangården och godsmagasinen å ömse sidor om huvudspåren utgör ett betänkligt moment i förslaget. Olägenheterna av denna förläggning äro redan nu synnerligen stora, då därav förorsakas svårigheter för vagnutbytet mellan lastspåren och godsmagasinet samt höga kostnader för växlingsarbetet. Dessa svårigheter tillväxa tydligtvis i den mån trafiken utvecklas och särskilt genom ökat tågantal å huvudspåren. Genom ibruktagande på avsett sätt av den nya driftsbangården för uppställning av persontågssätt vid Frösunda kommer tågrörelsen å huvudspåren och det föreslagna nya förbindelsespåret att ytterligare avsevärt tegras, och därigenom föranledes sålunda ytterligare olägenhet för driften vid Norra station enligt motionärens förslag. Det är med hänsyn till ovanstående styrelsen föreslagit lastspåren överflyttade till östra sidan om huvudspåren, genom vilken åtgärd vagnutbytet skulle underlättas, så att bland annat växlingsarbetet och följaktligen även kostnaderna därför bleve minskat.

Förläggning av frilastbangården och godsmagasinen å samma sida om huvudspåren vore annars ännu angelägnare enligt motionärens än enligt järnvägsstyrelsens förslag, då det förstnämnda förslaget förutsätter flyttning av så gott som all uppställning av persontågssätt till Frösunda, varigenom tågantalet å dit ledande förbindelse-spår och huvudspår väsentligt ökas. Svårigheterna att överföra vagnar från ena till andra sidan om huvudspåren vid Norra station enligt motionärens förslag komme därför att nödvändiggöra, att den långa omvägen över Tomtebodå i stor utsträckning finge användas för förbindelsen mellan frilastspåren och magasinsspåren.

Ett annat avseende, däri styrelsen icke kan biträda motionärens förslag, är slo-pandet av den i styrelsens förslag upptagna driftsspårgruppen med sträckning delvis under Kungsgatuviadukten och innehållande 9 spår med en sammanlagd längd av 1,400 meter. Den spårgrupp som motionären i gengäld velat behålla, innehållande 6 spår med en sammanlagd längd av 700 meter, skulle i endast otillräcklig grad be-

reda erforderligt spårutrymme. Som ovan sagts, skulle också denna spårgrupp i det närmaste bortfalla vid den föreslagna spårplanens behövliga omarbetning.

I fråga om behövligheten av denna spårgrupp erinrar motionären om, att styrelsen år 1909 förklarade läget för den nya driftbangården vid Frösunda fullt tillfredsställande även för den händelse 1901 års bangårdskommittés förslag bleve genomfört och att sålunda ett läge av uppställningsspåren för tomma personvagnar för de norra banorna (Västeråsbanan och Norra stambanan) vid Frösunda skulle vara fullt förenligt med de drifttekniska kraven i avseende å dessa banor. Häremot framhålles, att det givetvis är till fördel för skötseln av trafiken vid en station av terminustyp ju närmare plattformsspåren dylika uppställningsspår äro belägna och att därför endast tvingande skäl böra föranleda en sådan utflyttning av desamma, som motionärens förslag förutsätter. Såsom motionären också antytt, nödvändiggör därjämte en dylik utflyttning av uppställningsspåren förbättrad spårförbindelse mellan driftbangården och Centralstationen. I motionen antydes därtill, att man för detta ändamål bland annat torde böra åtskilja norra stambanans tvenne huvudspår mellan Järva och Tomteboda, så att spåret för nedgående tåg komme att ligga i den nu övergivna sträckningen för norra stambanan, under det att uppgående spåret skulle kvarligga i den nya tunneln under Hagalund, varigenom det andra spåret i denna tunnel skulle kunna användas för förbindelsen mellan Centralstationen och Frösunda driftbangård. Genom en sådan anordning skulle emellertid statens järnvägars hållplats i Hagalund uppdelas till tvenne olika platser i samhället, vilket medför olägenheter och högre driftkostnader. Här förutom kräver ett genomförande av motionärens förslag i detta avseende utvidgning av Frösunda driftbangård med ty åtföljande kostnader, som säkerligen bliva lika stora om ej större, än de i förslaget upptagna för utläggande av uppställningsspår söder om Kungsgatan. Styrelsen har i sin underdåniga skrivelse av november 1912 framhållit, att ett genombrytande av stenbanken för Kungsgatan erfordras, vare sig 1901 års eller 1910 års bangårdsförslag kommer till utförande, och att därför någon tvekan att nu verkställa detta arbete icke bör föreligga. Då styrelsen för sin del obetingat föredrager 1910 års förslag framför 1901 års bangårdskommittés, synes det ock styrelsen påtagligt, att de arbeten, som måste utföras, innan definitivt avgörande träffats i bangårdsfrågan, verkställas i anslutning till förstnämnda förslag, dock så, att därigenom icke lägges hinder i vägen för det senare förslagets genomförande.

Genom berörda, av motionären förordade ändring i styrelsens plan skulle också, som förut nämnts, det å västra sidan om huvudspåren föreslagna förbindelsespåret ytterligare tagas i anspråk. Detta spår, vilket järnvägsstyrelsen, enligt ovanstående, avsett att huvudsakligen användas för framförandet av persontågsätten för den södergående trafiken, för de södra godstågen samt för vagnar med tullgods och för vagnar till Centralsaluhallen och därinvid belägna anläggningar, komme enligt motionärens förslag att ytterligare belastas dels för vagnöverföring mellan frilastbangården och Tomteboda samt mellan frilastbangården och godsmagasinen, dels ock med ett större antal (troligtvis samtliga) persontågsätt, som finge hänvisas till Frösunda. Det östra förbindelsespåret bleve däremot jämförelsevis mindre utnyttjat.

Det behov av förbättrad förbindelse å sträckan Centralstationen—Frösunda, som genom motionärens förslag skulle föranledas, komme att, om ej genast, så troligtvis rätt snart, nödvändiggöra utläggandet av ytterligare ett, tydligtvis större kostnad än

Kungsgataviaduktens förlängning betingande, förbindelse-spår. Då därjämte märkes, att den spårlängd, som motionären inbeparar vid Centralstationen, likväl får utläggas, ehuru vid Frösunda, så kommer tydligen motionärens förslag icke att i detta hänseende innebära någon besparing gentemot styrelsens förslag.

Genom den föreslagna utökningen av magasinens längder med vardera 30 meter beredes vid vardera plats för ytterligare 3 vagnar, eller möjligen, vid användande av mindre vagnar av föråldrad modell, 4 sådana. Denna längdökning är dock alldeles otillräcklig för att någon avsevärdare förbättring i nuvarande förhållanden skall kunna vinnas, då därmed erhålles för vardera avgående och ankommande magasin endast 165 meter kajspårlängd, medan järnvägsstyrelsens förslag upptager en spårlängd av 240 meter vid avgående magasinet och 265 meter vid ankommande magasinet. Att magasinerna enligt motionärens förslag förses med spårplattformar i sågtandform innebär visserligen någon fördel med avseende på magasinet för avgående gods<sup>1</sup>, däri-genom att lastade vagnar kunna utdragas och tomma insättas med mindre störande avbrott i lastningsarbetet än nu. Genom en sådan åtgärd ökas dock icke det antal vagnar, som på en gång kan stå vid plattform för lastning, och möjlighet vinnas så-lunda icke att i avsevärd mån nedbringa tiden och kostnaderna för godslastningen. Motionärens förslag medgiver dock i likhet med styrelsens, att några vagnar kunna uppställas å spåren närmast utanför plattformsspåren, varigenom s. k. genomlastning kan anordnas till å de yttre spåren stående vagnar vid avgående magasinet. För-delen av underlättad vagnomsättning vid plattformarna torde icke kunna fullt utnytt-jas på grund av förberörda otillfredsställande spårplanordningar, som motionärens för-slag upptager.

En avsevärd ökning av magasinens längder är emellertid önskelig med hänsyn icke blott till godsets hastigare lossning från eller lastning å järnvägsvagnar, utan ock för att större antal portar mot lastplanet skola kunna erhållas och sålunda mottagning och avlämning av gods ske snabbare, vilket är en förutsättning för att ökad gods-mängd skall kunna vid magasinet behandlas och allmänheten betjänas utan den orim-liga tidsutdräkt, som under nuvarande förhållanden är oundgänglig under den tid av flera månader årligen, som högtrafik råder.

Den ökning i magasinutrymme, som motionärens förslag upptager, vinnas hu-vudsakligen genom en breddning av de nuvarande, för rationell godsbehandling, redan alltför breda magasinerna. Medan järnvägsstyrelsen för de nya magasinerna föreslagit en högsta bredd av 20 meter, skulle enligt motionärens förslag magasinet för ankom-mande gods erhålla en bredd varierande mellan 32 och 15 meter samt bliva bredare än 20 meter å en sträcka av 130 meter; magasinet för avgående gods skulle erhålla en bredd varierande mellan 32 och 11 meter samt bliva bredare än 20 meter å en sträcka av 100 meter. Tydligt är, att alltför stor bredd å magasinerna icke är till för-del för rationell och ekonomisk godsbehandling, dels enär väglängden för godsets för-flyttning blir större, dels enär mera arbete måste nedläggas på omflyttningar av det en gång upplagda godset, dels enär svårigheter uppstå vid stor tillströmning av gods att finna och särskilja gods upplagt å alltför stor bredd samt dels enär plats för ett emot magasinutrymmet svarande vagnantal icke kan beredas utefter magasinet. I

<sup>1</sup> Magasinet för avgående gods förses även enligt järnvägsstyrelsens förslag med sågtand-plattform, men däremot icke magasinet för ankommande gods, då utdragning eller insättning av enstaka eller ett fåtal vagnar icke behöva ifrågakomma vid detta magasin.

ett brett magasin åtgår också en större del av utrymmet till manöverbägar. Den av järnvägsstyrelsen föreslagna bredden av 20 meter är måhända större, än som egentligen vore önskligt, men då möjligheten att utöka magasinen på längden är begränsad, har det varit nödvändigt att göra bredden relativt stor. Till jämförelse må nämnas, att godsmagasinen i Köpenhamn äro 15 meter breda, i Leipzig å Sachsiska sidan 15,5 och 17 meter breda samt å Preussiska sidan 11,5 meter breda.

Till följd dels av utökningen av de redan alltför stora bredderna, dels variationerna i bredderna och dels de oregelbundna formerna, vinnes icke möjlighet att i de av motionären föreslagna magasinen erhålla ett verkligt rationellt ordnat och översiktligt arbete, eller att fullt utnyttja utrymmet. Förslaget torde i dessa hänseenden till och med innebära en försämring gentemot nuvarande, ytterst olämpliga förhållanden.

Arealerna av de av järnvägsstyrelsen föreslagna godsmagasinen stå i det förhållande till godsmängderna för år 1910, då särskild uträkning över godsmängden gjorts, att 15 kvm. golvyta motsvarar en genomsnittlig godsmängd av 1 ton per dag, därvid godsmängden för hela året uppdelats på 300 dagar. Nämda förhållanden ha varit det minsta, som styrelsen ansett sig kunna använda för bestämmande av den golvyta, för vilka magasinen böra utbyggas, om därmed under avsevärd tid skall vinnas snabb, säker och ekonomisk godsbehandling.

Till jämförelse med förenämnda förhållanden mellan magasinsyta och medelgodsmängden per dag av 15 kvm. per ton, vilket av styrelsen valts med hänsyn till landets trafikförhållanden och rörelsen här på platsen, må nämnas, att Preussisk-Hessiska statsbanorna beräkna en magasinsyta av 10 å 20 kvm. per ton. Vid tillämpandet av dessa normer för förhållandena i Stockholm måste ihågkommas, att godsmängden här under vintermånaderna, till följd bland annat av sjöfartens upphörande eller försvårande, är avsevärt större än medeltalet för hela året, varför snarare ett högre än ett lägre värde än medelvärdet — 15 kvm. per ton — borde väljas.

Golvarealen av de av motionären föreslagna magasinen utgör endast 10<sup>1</sup> kvm. per ton godsmängd, vilket är alltför ringa för att det av styrelsen åsyftade ändamålet med den nu föreslagna bangårdsutvidgningen skall kunna vinnas.

Den av motionären föreslagna förlängningen av godsmagasinen är såsom förut nämnts otillräcklig, jämväl med hänsyn till bekväm avlämning och uttagning av gods, varpå framförallt allmänheten blir lidande. Motionärens förslag innebär emellertid ännu en olägenhet för allmänheten nämligen de olämpliga lägena för godsmagasinens berörda tillbyggnader på längden. Lastplanerna framför de av motionären föreslagna tillbyggnaderna äro nämligen synnerligen trånga. Redan nu råder vid högtrafik stark trängsel särskilt framför avgående godsmagasinet, vilken trängsel givetvis är mest besvärlig å den smala nordliga delen av lastplanet. Det oaktat skulle denna smala, även för genomgångstrafik avsedda del av lastplanet enligt motionärens förslag vidare framdragas. Likaså sträcker sig den föreslagna förlängningen av det ankommande magasinet utefter Östra Järnvägsgatan och är förlagt ända ut i gatulinjen för denna smala gata, vilken, om magasinet skall rationellt utnyttjas, vid åtskilliga tillfällen torde bliva helt och hållet avspärrad för annan trafik än den till och från godsmagasinet. Staden har tidigare med hänsyn till befarad olägenhet för gatutrafiken vägrat bifall till en av järnvägsstyrelsen gjord hemställan om tillstånd

<sup>1</sup> Enligt meddelande från järnvägsstyrelsen till statsutskottet bör denna siffra rätteligen vara 12.

att utbygga godsmagasinen å Norra Bantorget mot Östra Järnväggsgatan och utefter Torsgatan i vidare mån än som skett. Det är därför icke troligt, att staden nu skulle tillåta det Östra Järnväggsgatan tages i anspråk som lastplats i den utsträckning, motionärens förslag förutsätter, eller att staden kommer att medgiva, som motionärens förslag också innebär, utbyggnad å Norra Bantorget.

Slutligen märkes beträffande den av motionären förordade planen, att kajerna för mjölk och tomkärl äro bibehållna vid nuvarande otillräckliga längder om sammanlagt 200 meter, medan järnvägsstyrelsens förslag för denna trafik upptager en längd av 250 meter för första behovet med möjlighet till vidare utökning.

I en till den av motionären inlämnade ritningen hörande promemoria angivas kostnaderna för genomförandet av motionärens förslag till omläggning av Norra station approximativt till 150,000 kronor. Någon kontrollberäkning härav har icke företagits, då förslaget i föreliggande skick enligt ovanstående ej är användbart, men är nyssnämnda belopp påtagligen alltför ringa. Härvid märkes framförallt, att utbyggnad av magasinen icke kan ske utan att stora delar av de gamla magasinen först nedrivs, så att den yta, som skulle överbyggas med nya byggnader, bleve betydligt större, än den föreslagna utvidgningen av de befintliga magasinens golvytor, samt att därjämte provisoriska anordningar för byggnadstiden få göras, liksom i järnvägsstyrelsens förslag beräknats. Härtill kommer ock, att avsevärt mycket större omlägningsarbeten, än som å ritningen visats, måste göras till följd av ovan berörda, nödvändiga omarbetning av planen, för att den skall kunna godtagas ens för den mycket korta tids behov, förslaget skulle kunna fylla.

Iakttages vidare, att den föregivna besparingen genom att icke utlägga den av styrelsen föreslagna driftsspårgruppen vid Centralstationen i verkligheten icke är påräknelig, så torde utan vidare framgå, att en väsentlig reduktion får göras i den besparing om 1 million kronor, som i nyssnämnda promemoria ävenledes angives, att motionärens förslag jämfört med järnvägsstyrelsens skulle innebära.

Om det ock vore riktigt, såsom motionären angiver, att en förenkling beträffande det närmast föreliggande utvidgningsbehovet vid Norra station och därmed sammanhängande, minskad ombyggnadskostnad av budgetsskäl vore önskvärd, synes dock icke hänsynen härtill böra föranleda sådana ändringar i ombyggnadsförslaget, att avsikten med detsamma blir helt förfelad. Ihågkommas bör även, att driftskostnaderna måste bliva avsevärt lägre, sedan större utrymmen och rationellt anordnat spårssystem genomförts, än under andra förhållanden. Till belysning av innebörden härav må anföras följande. Enligt uppgift från 1:ste aktuarien i järnvägsstyrelsen Norrman uppgå kostnaderna för behandlingen av 1 ton gods i magasin å statens järnvägars stationer av 1:sta klass till 1 kr. 30 öre mer än motsvarande kostnad vid stationer av andra klass. Detta förhållande torde till huvudsaklig del icke kunna bero av annat än de knappa utrymmen och mindre tillfredsställande spårordningar, som sedan årtal tillbaka förefinnas vid förstnämnda stationer, vilka äro Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping. Då nu, som bekant, godsbangården vid Stockholms norra station bland dessa är den, där ovannämnda olägenheter göra sig mest kännbara, torde kunna tagas för givet, att en ombyggnad av stationen, varigenom ökat utrymme och bättre spårordningar vunnas, skulle komma att medföra en avsevärd besparing i ekonomiskt hänseende, då totala omsättningen av fraktstyrekegods därstädes uppgår till ej mindre än c:a 150,000 ton per år.

Värdet av de fördelar, som skulle uppstå för trafikanterna därigenom att förhållandena vid Norra station ordnades på rationellt sätt, är säkerligen mycket stort, ehuru omöjligt att bestämt angiva. Stor hänsyn till de fördelar, som genom styrelsens förslag skulle tillskyndas trafikanterna, torde emellertid böra tagas vid bedömande av nu föreliggande stationsombyggnad, då det icke kan anses nationalekonomiskt riktigt eller överensstämmande med de krav, som rätteligen kunna ställas å statens järnvägar, att avlämning och avhämtning av gods är förenad med så stor tidsutdräkt och kostnad, som nu under stor del av året är fallet vid Norra station.

I förberörda, till den av motionären avlämnade ritningen hörande promemoria påstås, beträffande den å ritningen föreslagna planläggningen, att med densamma åstadkommes »en effektiv utvidgning av såväl godsmagasinsanläggningarna som spårsystemet, samtidigt som väsentligt ökade möjligheter att snabbare och bekvämare än hittills åstadkomma vagnutväxling samt lossning och lastning vid de respektive godsmagasin och lastkajerna» samt att »först vid en stegring i gods rörelsen vid Norra station av c:a 50 å 60 % i förhållande till den nuvarande skulle lika pressande svårigheter, som de, vilka nu föreligga, kunna tänkas inträda».

Med stöd av vad förut sagts, bestrider järnvägsstyrelsen dessa påståenden. Det torde vara tydligt att, i motsats mot desamma, någon verksam förbättring av förhållandena vid Norra station *icke* med förslaget genomförande skulle vinnas ens för trafik av nuvarande storlek, långt mindre vid den tillväxt i trafiken, som kan och, vid företagandet av en stationsutvidgning sådan som denna, bör beräknas komma att inträffa. Sålunda bleve det lika litet möjligt att tillgodose trafikanternas berättigade krav som att ordna arbetet inom magasinen och å bangården på rationellt och ekonomiskt sätt. Om någon jämnbördighet med vad järnvägsstyrelsens förslag i dessa och andra hänseenden erbjuder kan icke vara tal, och de ekonomiska fördelar med hänsyn till driftsutgifterna, vilka styrelsens förslag erbjuder, torde enligt motionärens förslag bliva på det hela taget inga.

Om motionärens förslag skulle antagas till utförande, bortföle grunden för Stockholms stadsfullmäktiges beslut i markfrågan m. m., och med all sannolikhet kan förväntas, att något tillmötesgående från Stockholms stads sida i och för nu ifrågavarande bangårdsutvidgning med uteslutande av den av järnvägsstyrelsen föreslagna ombyggnaden av Norra station ej vore att påräkna. Det är nämligen särskilt stadens önskan att få olägenheterna vid Norra station undanröjda, som mera än något annat torde hava varit orsaken till de eftergifter, staden, och det dock först efter stark påtryckning, förmåtts att göra. Det torde nämligen ligga i alltför öppen dag för att icke av stadens vederbörande myndigheter utan vidare inses, att ett bifall till motionen icke skulle innebära någon nämnvärd förbättring i de nuvarande olidliga förhållandena vid Norra station utan att deras fortfarande under långliga tider framåt därmed vore att betrakta som avgjort. Det synes för övrigt som skulle motionen ifråga ej ens kunna upptagas till slutbehandling vid årets riksdag, då riksdagen ej känner stadens ställning till densamma och ett villkorligt beslut måhända aldrig, till tidsutdräkt för bangårdsfrågans lösning och men för statens järnvägars rörelse vid vid Stockholm, kunde realiserars.

---

Järnvägsstyrelsen torde härmed hava belyst det av motionären framlämnade förslaget och hans därtill gjorda motivering — med undantag dock för i motiveringen uttalat klander mot huvudstadens kommunalförvaltning, vilket icke torde tillkomma styrelsen att bemöta, — och får med stöd av det anförda i korthet sammanfatta sin mening om förslaget sålunda:

Det förslag till lösande av Stockholms bangårdsfråga i dess helhet, vars genomförande motionen avser att tillgodose, är, enligt styrelsens förmenande och efter vad styrelsen härovan tror sig hava påvisat, förknippat med allvarsamma olägenheter och styrelsens motsvarande förslag så avgjort underlägset, att anledning icke kan föreligga att upptaga detsamma till ytterligare prövning, varmed blott skulle föranledas ytterligare tidsutdräkt och kostnad;

med det av motionären framställda förslaget till ombyggnad av Norra station skulle icke vinnas avsevärd förbättring av de nuvarande för såväl statens järnvägar som trafikanterna synnerligen besvärliga förhållandena vid stationen och därmed vinnas icke någon minskning i kostnaderna för driftens ombesörjande å stationen;

Stockholms stads för förslagets genomförande nödvändiga godkännande därav föreligger icke och torde icke heller vara att påräkna, varjämte

ett avslag å den av Kungl. Maj:t föreslagna ombyggnaden av Norra station torde föranleda hela den föreliggande frågans fall, då grunden för stadens gjorda medgivande att upplåta de för bangårdsombyggnadens genomförande behövlige, staden tillhöriga jordområden, därmed skulle bortfalla.

Då den av Kungl. Maj:t föreslagna ombyggnaden enligt järnvägsstyrelsens förslag icke påvisats vara obehövlige eller olämplige, men däremot ett synnerligen starkt behov av dess *snara* genomförande förefinnes, kan järnvägsstyrelsen ej annat än på det kraftigaste avstyrka bifall till motionen.

Stockholm den 28 juli 1914.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

AXEL GRANHOLM.

*Ivar Virgin.*

*Gotth. Dieden.*

---