

Nr 202.

Av herr Pålsson, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående omläggning av västra stambanans ingångslinje till Stockholm m. m.

Genom Kungl. Maj:ts proposition nr 171 till årets riksdag har bekräftelse vunnits för de farhågor, som uttalats i min motion nr 46 av den 17 januari d. å. Den stora järnvägsbron över Årstaviken på 26 meters fri höjd är med omläggning av nuvarande järnvägslinjen upptagen till en kostnad av i runt tal 10 millioner (9,850,000) kronor. Denna brobyggnad är föreslagen på en av de bredaste ställena över Hammarbyleden. Järnvägsstyrelsen har lämnat jämförande siffror från en motsvarande linje över Liljeholmen, av vilka framgår, att en bro på 12,5 meters fri höjd där skulle bli över 3 millioner kronor billigare än en bro vid Årstaholmar, och mer än 4 millioner kronor billigare än nyssnämnda högbro.

Den av 1915 års riksdag gjorda utfästelsen innefattade, att staten till tiden för Hammarbyledens öppnande för allmän trafik skulle ombygga västra stambanans ingångslinje till Stockholm på sådant sätt, att sjöfarten genom farleden samt järnvägstrafiken däröver bleve i erforderlig mån oberoende av varandra, antingen genom förläggande av järnvägen på bro över Årstaviken med omkring 26 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann eller ock genom förändring av den nuvarande järnvägslinjens korsning med farleden vid Liljeholmen på sådant sätt, att järnvägen framdroges på en bro med omkring 4,8 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann. Utfästelsen skulle dock ej innebära något föregripande av frågan, huru överbyggnaden över Hammarbyleden slutligen skulle ordnas, eller av den definitiva regleringen av Stockholms bangårdsfråga. Enligt riksdagens mening borde utfästelsen från statens sida avfattas så, att tydligt uttryck gäves däråt att staten ägde ordna brofrågan på annat sätt än i enlighet med ovannämnda alternativa förslag, dock så att därigenom icke större hinder ställdes i vägen för sjöfarten än som kunde vara fallet vid utförandet av berörda alternativ.

Bihang till riksdagens protokoll 1923. 3 saml. 69 häft. (Nr 202.)

Av denna utfästelse framgår med all önskvärd tydlighet, att staten har full rätt att ordna brokorsningen på annan plats och på annan höjd än som nu i den kungl. propositionen föreslagits. Dessutom framgår av sagda riksdagsbeslut, att därest ett avtal med Stockholms stad över huvudtaget kan anses behövt, detta blott behöver avse korsningen mellan järnvägen och Hammarbyleden och alldeles icke behöver inbegripa Stockholms Centralstation. Om man emellertid icke skulle vilja motsätta sig en av förhållandena motiverad utvidgning av Centralstationen, så äro de ekonomiska förhållandena, så som jag redan angivit i min ovannämnda motion, nu sådana, att all möjlig sparsamhet behöver iakttagas och alla icke strängt nödvändiga utgifter undanskjutas. I varje fall synes denna fråga om Centralstationens ombyggnad *icke* längre böra sammankopplas med brofrågan. Nuvarande trafikförhållanden torde också mycket väl kunna medge ett uppskov till nästa riksdag med ett ombyggnadsförslag, som icke är sammankopplat med brobyggnaden.

Frågan torde därefter enklast och bäst kunna lösas därigenom, att riksdagen i sinom tid lämnar anslag till en billigare brokorsning än den nu föreslagna och utan att någon bindande överenskommelse med Stockholms stad dessförinnan träffas. Såsom förhållandena sedan 1915 utvecklat sig, torde det vara lämpligast, att detta ordnande av mellanhavandet mellan staten och huvudstaden ifråga om järnvägens korsning med Hammarbyleden sker successivt och utan sammankoppling med vidlyftiga och till sina verkningar svåröverskådliga avtal mellan de två parterna, vilka säkerligen under alla förhållanden ha det största intresse av att visa ömsesidigt tillmötesgående mot varandra.

På grund av det anförda får jag alltså hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 171.

Stockholm den 10 april 1923.

Jöns Pålsson.