

Nr 203.

Av herr **Lindhagen**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående omläggning av västra stambanans ingångs-
linje till Stockholm m. m.

Det ämne, som beröres i propositionen nr 171 angående omläggning av västra stambanans ingångslinje till Stockholm, är i själva verket liktydigt med *huvudstadens bostadsfråga*.

Bostadsfrågan på landsbygden är ett kapitel för sig. Ännu mer brännande är spörsmålet i städerna, i synnerhet i storstäderna och framför allt i landets största stad, huvudstaden.

I äldre tider voro statens jorrdonationer till städerna ett uttryck för den svenska statsmaktens omtanke för att skapa goda bostadsförhållanden efter tidens fordringar för städernas innevånare. Även huvudstaden fick mycken jord på detta sätt, bland annat största delen av det område, som nu kallas Kungsholmen. En tid framåt motsvarade också dessa donationer sitt ändamål. Men så kom en ny tid, som tillintetgjorde den gamla ordningen utan att bevara den sociala kärnan i densamma eller omdana den efter de nya förhållandena. Även här var det den ekonomiska liberalismen, som gjorde sin gärning i bostadsfrågan.

Den gamla absoluta monarkien hade ofta nödgats att stödja sig på folkets breda lager mot den tidens härskande klasser, adel och prästerskap, vilka kämpade med monarkien om makten. Härav förklaras det intresse, som dessa tiders regeringsmakt kunde få för en sådan sak som bostadsfrågan.

Den nya tiden kom emellertid med en ny regeringsform, den konstitutionella monarkien, en ny ledande klass, borgarklassen och dess nya ideal, näringsfriheten. Denna klass upptog i sig de båda besegrade klasserna och behärskade med tiden också regeringarna. Det demokratiska styrelsesättet blev under sådana förhållanden bara ett sken; makten övertogs allenast av de ledande lagren av befolkningen utan konkurrens med någon regeringsmakt; näringsfriheten härskade och blev frihet för en var att reda sig så gott han kunde och således även att skaffa sig en bostad, allt efter som slumpen, hans egen förmåga och kampen med andras näringsfrihet kunde skaffa honom den. I detta inbördeskrig dukade

den svagare under, frihet i handel och vandel monopoliserades mer och mer, besittningen av jord, särskilt i storstäderna, blev källan till stor vinning; omtanken för det viktigaste av allt, att skapa verkliga hem för medborgarna, blev avskaffad hos de styrande.

Följden har blivit den stenökenspolitik, som i strid mot natur och mänsklighet har behärskat den svenska huvudstadens bostadsbyggande under den senare tiden. Bostadsanskaffningen blev helt och hållet överlåten åt det privata initiativet, som under det härskande ekonomiska systemet har hänvisat oss till den sämsta valuta mot den högsta betalningen. Man kan icke tänka sig någon sämre ordning för att skapa hem för medborgarna. Det blev här som annorstädes så illa beställt, att dessa hem — om man över huvud taget kan kalla en lägenhet i en hyreskasern för ett hem — såsom regel endast kunde disponeras för ett år i sänder. Vid utloppet av denna tid löpa hyresgästerna ständigt risken att bli uppsagda eller få ökning i hyran, för att icke tala om de ständiga sammanstötningarna mellan husägare och hyresgäster angående lägenheternas underhåll av de förstnämnda och behandling av de senare.

Under intrycket av dessa förhållanden, som förvärrades med tiden, och hotade med att undergräva själva rasen, begynte det att resa sig ett motvärn i släktets självbevarelsedrift. Det var nödvändigt att den offentliga omsorgen på ett eller annat sätt ingrep för att hjälpa medborgarna att få ett människovärdigt hem. På detta sätt har bostadsfrågan steg för steg arbetat sig fram till att bli en kommunal uppgift även för den svenska huvudstaden.

Det är intressant att följa den tvekan med vilken man i begynnelsen skred till arbetet. Det gällde icke något mindre än att bryta med ett helt system, med en princip, som behärskade allt och alla. Därför stötte man också för varje, av nödvändigheten framtvingat litet steg som hade till syfte det offentligas omsorg om bostadsförhållandena på vad man kallade »de stora principiella betänkligheterna».

Lyckligtvis har emellertid nöden ingen lag. Saken arbetade sig allt mer och mer in i medvetandet. Det gällde att reglera dessa storstädernas stenöknar och föra även stadsbefolkningen tillbaka till naturliga bostadsförhållanden. Och vidare begynte man att förstå att omtanken att skaffa alla ett lämpligt hem måste vara ett spørsmål, som kan hävas över parti-stridigheterna, en neutral sak där människorna i varje fall till en viss grad kunna finna varandra.

Första uppslaget till den nya väckelsen låg i de författningar, som tillkommo på 1860-talet för städernas ändamålsenliga bebyggande samt för huvudstadens räkning särskilt i de stadsplaner, som då upprättades

för den inre staden. Dessa *stadsplaner* avsågo nämligen att ordna bebyggandet åtminstone så till vida, att mark tillbörligen avsattes för trafiken, öppna platser och parkanläggningar. Däremot voro de nya bemödandena urståndsatta att då ännu kunna bjuda ett tillräckligt motstånd mot de allt uppslukande hyreskasernerna, som började resa sig på de till bebyggande avsatta tomterna. Förslaget till förenämnda stadsplaner gav även till sin motivering uppslag till en renässans i åsikterna om sättet för stadsplaners ordnande och dess inverkan på bostadsförhållandena. Den kommitté (Alb. Lindhagen, F. W. Leijonanker, P. J. Ekman, Axel Alm och Ludvig Hawerman), som den 20 december 1866 avgav betänkande i ämnet, yttrade i inledningen till sitt utlåtande bland annat:

»Behovet av ändamålsenliga byggnadsplaner för städerna i riket visar sig allt mer tvingande, ju mera även vårt land indrages uti nutidens stora industriutveckling, vilken, i förening med de till dess tjänst stående fulländade kommunikationsmedel, oemotståndligt hopar befolkningen i städerna uti en ej förut anad grad. Att detta överallt uppträdande faktum börjat göra sig gällande även oss, synes tillfyllest av de två sista årtiondenas företeelser. Städernas folkmängd har under denna tidrymd tillväxt i långt starkare proportion än rikets folkmängd på det hela, och allt starkare ju mer affärsrörelsen inom landet tilltagit och kommunikationsmedlen förbättrats.

En sådan företeelse må på goda skäl synas allt annat än glädjande; den låter emellertid icke förhindra sig, och det hjälper till intet att endast beklaga den. Det kan icke förnekas, att genom befolkningens hopande uti stora massor i städerna samhällskroppens sundhet i betänklig grad hotas. De stora städerna bliva lätt härdar för fysiskt och sedligt fördärv, från vilka det onda sprides i den övriga samhällskroppen. Men, då sakförhållandet, som föranleder dessa vådor, ej kan hindras, återstår endast att, så vitt möjligt, förekomma de menliga följderna därav; och detta är utan tvivel en livsfråga för nutidens samhällen, på vilkens lyckliga lösning deras välbefinnande och måhända mer än en gång även deras tillvaro kommer att bero.

En ändamålsenlig anordning av städernas bebyggande utgör i detta hänseende ett av de verksammaste medlen. Att göra städernas invånare så mycket som möjligt delaktiga av landets rikliga tillgång på ljus och frisk luft; att, så vitt det är görligt och kan förenas med den regelbundna anordning, som i allmänhet i städerna måste äga rum, införa landets natur därstädes genom planteringar och parker i stor mängd, att sålunda från stadsinnevärnarnas boningar och dessas omgivningar avlägsna mörker, trängsel, oren luft, onatur, med ett ord alla dessa städerna i allmänhet följaktiga vidrigheter, som undergräva kroppens hälsa samt orena och förlöja själen, häruti ligger ett av de kraftigaste botemedel mot städernas skadliga inflytande.»

Dessa ord, begripliga i vår tid, voro väl för den tidpunkt då de uttalades mera att betrakta såsom en intuition. Det var klart att under sådana förhållanden redan den uppgiften att skapa rymliga gator, öppna

platser och parker var ett arbete, som krävde alla krafter för att få saken någorlunda uppburen i det allmänna medvetandet och dess genomförande därigenom möjliggjort. Nästa fråga eller omtanken om själva bostadsanskaffningen var ett ännu längre och följaktligen ännu svårare steg. Kommitterade inlät sig icke på detta steg i vidare mån än ovan sagts. Det låg ej i deras formella uppdrag och det skulle ej lyckats att taga upp så mycket på en gång. Men de motiverade icke denna måttfullhet såsom oftast sker genom att förneka fortsättningens berättigande. Tvärt om framhöll de, att »den allmänna stadsregleringen endast hade till uppgift att uppgöra huvudgrunddragen för en stad, lämnande åt framtiden att efter sitt behov och sin smak ordna detaljerna». Särskilt lade kommitterade i detta avseende efterkommande på hjärtat att utföra »fulländningen av det system utav parker, vi tänkt oss utbredd i alla delar av huvudstaden». Man kan säga, att detta var en profetia om trädgårdsstaden.

Detta stadsplanearbete föranledde emellertid på initiativ jämväl av stadsplanens tillskyndare, att kommunen inom den inre planlagda staden förvärvade en stor myckenhet fastigheter, de s. k. gaturegleringsfastigheterna. Dessa fastighetsförvärv inleddes genom en skrivelse från drättselnsämnadens första avdelning den 29 maj 1874. I skrivelsen erinrades om behovet av inköp av fastigheter för att nödiga och ändamålsenliga gaturegleringar skulle kunna utan alltför stora omkostnader genomföras. Sedan hava sådana inköp i allt större omfattning under årens lopp ägt rum.

Frågan om *bostadsanskaffningen* kom emellertid mycket snart även den som en tiggare vid dörren till kommunalmyndigheternas rådslag i form av bostadsbrist. Några stadens innevånare anhöllo år 1872 hos regeringen, att vederbörande myndigheter i huvudstaden måtte anbefallas att anskaffa bostäder åt dem, som blivit husvilla i följd av brist på bostäder. Nöden har ingen lag brukar man säga, och myndigheterna måste bekväma sig att i denna för näringsfriheten nya fråga göra något genom anskaffandet av provisoriska bostäder i lokaler, som disponerades av kommunen och staten. Särdeles intresseväckande är att läsa huru som myndigheterna härvid »hyste stora betänkligheter ur principiell synpunkt» »mot att kommunen i vidare mån än som erfordrades för avvärijande av verklig nöd ingrepe till avvärjande av den rådande bostadsbristen», samt betonade att det »vore av synnerlig vikt att icke utsträcka hjälpen längre eller meddela den på annat sätt än att det bleve tydligt att kommunens mellankomst vore blott en nödfallsåtgärd, som icke kunde åberopas såsom grund för anspråk på kommunen vid liknande tillfällen».

Man betonade också, att hjälpen givetvis endast fick äga rum under den »omilda och omväxlande årstiden». Därför blevo också de husvilla familjerna, trots att de ej kunnat skaffa sig bostad, uppsagda framemot våren i betraktande av bland annat »betänkligheten vid att kommunen jämväl under den varmare årstiden droge försorg om fattiges härbärgerande vidsträcktare än gällande föreskrifter stadgade». Genom exekutiv myndighet blevo de husvilla till sist avhysta.

Emellertid hade bostadsnöden fortfarande ingen hänsyn för principerna men däremot sin givna praktik. Man måste låta en del av de husvilla under kommande år få bo i stadens härbärgen även under sommaren. Tänkesätten synas snart nog förlikt sig med en sådan ordning och någon avhysning kom ej vidare i fråga, sedan man väl kommit över det värsta föret i portgången till de nya tankarna.

Nu uppträdde i följd av nödvändigheterna en ny företeelse, ägnad att suppleras vad som felades myndigheterna i förutseende. Genom enskilt initiativ bildades nämligen byggnadsaktiebolaget S:t Erik, som åtog sig »att för allmänna skyddsföreningens räkning och med dess insamlade medel uppföra provisoriska byggnader för inrymmande under den rådande bostadsbristen av husvilla familjer mot billig hyra, under förutsättning att kommunen kostnadsfritt upplåte byggnadsplatser för ändamålet». Detta villkor bifölls och utan någon uttalad betänklighet upplåts den sålunda begärda tomten.

Nu var isen bruten. Man begynte ana, att det behövdes också någon allmän omtanke i näringsfriheten. Denna omtanke blev nu på grund av förhållandena nödsakad att inrikta sig på allt mer vidgade områden.

Den allt mer växande befolkningen kunde ej finna tillräckliga boplatser i den gamla staden. Den bosatte sig var den kunde i stadens omgivningar på enskilda marker där statens stora jordegendomar icke lade hinder i vägen. På detta sätt uppstodo en del mycket primitiva samhällen, särdeles oordnade och tillskapande en mängd missförhållanden. Samtidigt gjorde sig längtan tillbaka till naturen gällande och föranledde även anläggning av ordnade trädgårdsstäder, avsedda till större delen för den mera burgna befolkningen. Denna ojämna utveckling tillika med otillräckligheten i de privata ansatserna riktade slutligen uppmärksamheten hos myndigheterna att taga trädgårdstädernas anläggning under egen omvårdnad i syfte att särskilt kunna bereda trevna boningsplatser även åt den mindre bemedlade befolkningen och medelklassen. Denna omtanke har givit sig tillkänna genom förvärvet av stadens lantegendomar inom Brännkyrka och Bromma socknar. Dessa inköp började

tack vare stadsingenjör Ygbergs framsynta initiativ år 1904 och har sedan till följd av hans intresse fullföljts i stor utsträckning med den uttryckliga motiveringen, att lantegendomarna skulle i främsta rummet utnyttjas för lösning av bostadsfrågan. De hava sedan börjat så småningom utnyttjas för anläggning av trädgårdsstäder, ett och annat industriområde som strängt skiljes från bostadsområdena, för koloniträdgårdar samt för stadens allmänna inrättningar av olika slag och den enskilda filantropiens mångahanda anstalter m. m.

Milstolpar i denna utveckling beteckna tillsättande av bostadskommittén (¹⁴/₂ 1903), egnahemslånekommittén (¹⁷/₁₂ 1906) och lantegendomskommittén (¹³/₅ 1907). Ur dessa insatser framgingo därefter en administrativ fast organisation, lantegendomsnämnden (²/₃ 1908) och en särskild kreditanstalt, Stockholms tomträttskassa (¹⁵/₆ 1908), båda med uppdrag att var på sitt område verka för den nya bostadspolitikens förverkligande på lantegendomarna. Därpå följde stadsplanekommissionen (²⁹/₃ 1909) närmast för den inre staden med uppgift att i sin planläggning även tillgodose själva kvarterens ordnande på ett tidsenligare sätt för bostadsändamål. Såsom ett uttryck för det omfattande partilösa intresse, som på dessa tider spirade inom stadsfullmäktige för bostadsfrågans lösning i hela sin vidd, må erinras om en av icke mindre än 39 stadsfullmäktige från olika läger undertecknad motion av den 18 december 1905, i vilken av motionärerna hemställdes:

»att stadsfullmäktige måtte, för främjande av huvudstadens sunda utveckling och i synnerhet en förbättring av bostadsförhållandena, tillsätta en kommission med uppdrag att framlägga — helst successiva — förslag till obebyggda stadsdelars och särskilt staden tillhörig jords ordnande och upplåtelse för bebyggande samt till lösningen av andra därmed sammanhängande eller närliggande frågor, i vilket avseende kommissionen skall äga:

1:o att uppgöra förslag till *dels* revision av gällande stadsplan med iakttagande av de olika synpunkter, ur vilka en revision kan anses önskvärd, och *dels* ny regleringsplan för den utom stadens nuvarande område belägna, staden tillhöriga mark, med fästad uppmärksamhet även vid stadens övriga omgivelningar;

2:o att därvid ägna särskilt beaktande åt, utom den egentliga gaturegleringen, jämväl de olika offentliga eller enskilda ändamål, för vilka utrymme nu och för framtiden kan erfordras, såsom industrianläggningar, bostadsområden, hamnplatser, järnvägs- och spårvagnsförbindelser, parker, trädgårdsstäder och koloniträdgårdar, allmänna byggnader för olika ändamål o. s. v.;

3:o att föreslå såväl det sätt, varpå den för bostäder disponerade mark må byggas, som ock i vad mån dylik staden tillhörig mark bör tilläventyrs bebyggas av staden själv eller tills vidare upplåtas på viss tid mot s. k. tomträtt eller avyttras till filantropiska bolag, föreningar och stiftelser eller bostadsföreningar eller ock i vanlig ordning försäljas;

4:o) att föreslå de åtgärder, som jämväl i övrigt kunna vara ägnade att befrämja de olika områdenas bebyggande på ett gagnande sätt, såsom befordrandet av ett billigare byggnadssätt genom graderade byggnadsordningar, förbättringar i byggnadskrediten genom kommunens mellankomst och förekommandet eller mildrandet av spekulationens skadliga inflytande på bostadsprisens stegring.»

Ur denna framställning, stödd även av de tidigare initiativen, framgick direkt eller indirekt lantegendomskommittén, lantegendomsnämnden, tomträttskassan och stadsplanekommissionen.

Fortfarande ökas stadens befolkning, år ifrån år. Samtidigt vidgas också årligen omkretsen av bosättningarna utanför den inre staden. De vidtagas av dem, som icke kunna få bostäder på annat sätt, av dem som omöjligen kunna uthärda de höga hyrorna i den inre staden, av dem som icke minst för barnens skull söka sig bort ifrån stenöknarna ut till sol, ljus, frisk luft och naturglädje, av dem som söka undgå den inre stadens vrångbild av ett hem på ettårs kontrakt och oavslåliga höjningar av hyran oftast utan något däremot svarande underhåll av lägenheterna. Det är den övervägande delen av folkökningen, som på detta sätt uppslår sina boplatser utanför stenökensstaden. Stadens intressesfär ökas ofantligt. Inkorporeringarna av Brännkyrka och Bromma socknar voro ett av uttrycken för denna samhörighet.



Den väsentligaste betingelsen för dessa oundgängliga och önskvärda bosättningar är *kommunikationerna*. Trafikproblemet måste ses mot bakgrunden av den ovan skildrade utvecklingen. Strävandena för bostadsfrågans tillgodoseende hava därför alltid varit intimt sammanbunda med bekymren för kommunikationerna mellan bostäderna samt arbetsplatserna och andra ställen, som måste uppsökas i den allmänna samfärdseln. Först kommo hästspårvagnarna, sedan de elektriska spårvägarna, numera även motordriften. Särskilda förortsbanor hava ock från vissa platser inrättats, men de kunna ej kommunisera med varandra och möjliggöra ej en oavbruten färd in i stadens olika centrala delar. Redan under den tid, då på sätt ovan skildrats, bostadsfrågans nödvändigheter gjorde sig med makt gällande, stod på dagordningen också frågan om inrättande av förortsbanetrafik, som möjliggjorde omedelbar kommunikation mellan de olika förorterna och stadens centrala delar på samma gång samt tillgodosåg det stora behovet av billig och snabb samfärdsel, ett behov som år ifrån år vidgas, i den mån periferien för stadens intressesfär uttänjes.

Det har varit många och långa förhandlingar om denna sak under årens lopp. Historien härom har skildrats uti statens förortsbanekom-

missions i dessa dagar utkomna betänkande. Det bör väl få anses uppenbart, åtminstone officiellt, att resultatet omsider ligger klart upplagt inför samtidens blickar: *Smedsuddslinjen bör reserveras för fjärrtrafiken, sammanbindningsbanan upplåtas för förortstrafiken samt centralstationen ligga huvudsakligen på den plats, där den nu ligger.*

Om detta resultat måste anses fastslaget, bör det likaledes vara tydligt, att man nu omsider bör inrätta sig efter detsamma, erkänna detta mål såsom ofrånkomligt och medgiva, att det bör förverkligas så snart ske kan. Detta utesluter icke, att förverkligandet kan äga rum i åtskilliga, dock ej allt för långt i tiden framskjutna etapper.

Det är emellertid tre omständigheter, som resa hinder däremot. De hava på ett påtagligt och farligt sätt övat ett uppenbart inflytande på de sista förhandlingarna i ämnet mellan statens delegerade (L. A. V. Rydin, C. A. Schultz, A. G. Hellgren) och stadens delegerade (C. Juhlin-Dannfelt, C. Meurling, J. Åkerman) samt i all synnerhet på den nu framlagda regeringspropositionen, bakom vilken står statens järnvägsstyrelse.

Den ena omständigheten är en alltmer utbredd *farhåga från åtskilliga enskilda intressen inom staden själv* för ett rationellt och allmännyttigt ordnande av förorternas trafikfråga. Det är helt naturligt, att en sådan rörelse skall uppstå i denna värld med dess strid om fördelarna. Ägarna till de stora husen i den inre staden befara, att genom underlättande av bosättningar i förorterna deras bostadslägenheter ej skola finna avnämare samt hyrorna sänkas. En del bankintressen och andra kapitalplaceringsintressen, som lämnat kredit mot in-teckning till de stora husens ägare, frukta att pantens värde skall förminskas eller att fortsatta möjligheter till penningplacering i nya stora värdefulla hus skola förminskas eller utsina. Byggmästare, entreprenörer samt leverantörer av olika slag hava den största förtjänsten på uppförandet av de stora husen i staden och kunna icke förlika sig med den bland dem spridda föreställningen, att deras näringsfång hotas genom bosättningarna i förorterna. Kring dessa mäktiga intressenter står mobiliserad en del organiserad klientel, färdig att rycka ut till strid för vad huvudmännen begripligt nog anse för en strid för hem och härd.

Det är självfallet icke första gången, som dessa grupper påminna om sina intressen, men de börja göra det alldeles särskilt nu, i samma mån förorternas bebyggande tagit ett uppsving, som börjar förskräcka dem. Den stora samlingen kring tankarna i 1905 års motion tillhör en förfluten tid. Ovannämnda grupper söka nu ett värn — uppenbarligen utan fog — uti strävanden att förhindra eller i det längsta framskjuta ett rationellt ordnande av förortsbanefrågan. De äro tysta eller

öppna anhängare av upprätthållandet av sammankopplingen mellan fjärrtrafik och förortstrafik på sammanbindningsbanan. Man vågar visserligen icke ännu alltför öppet framlägga sina bekymmer och sina syften, men dessa även i stadens förvaltning mycket inflytelserika grupper göra avsiktligt eller instinktivt vad de kunna för att stödja uppskoven med frågans lösning, uppmuntra alla förevändningar däremot samt framför allt förhindra ett principiellt fastslående av målet och ett klart besked om detsamma. På detta sätt lockas lätt också en del målsmän för menige mans bästa att falla i utlagda fällor. Det gives många och intressanta yttringar av denna intresserörelse. Utrymmet medger dock icke att i detta sammanhang utförligare än som skett ingå på detsamma.

Den andra omständigheten, som hindrar en rationell lösning, är *statens järnvägsstyrelses alltmer svikande intresse för ifrågavarande riksangelägenhet*. Rätteligen bör här uppmärksamheten riktas mindre på regeringens uttalanden och mera på järnvägsstyrelsens politik. Den senare är statens målsman i dessa angelägenheter, och dess avsikter äro därför privilegierade att göra sig suveränt gällande. Det är företrädesvis denna styrelses allt mer gåtfulla ställning till ifrågavarande angelägenhet, som måste i huvudsak diktera även regeringens, d. v. s. vederbörande ministers, och därmed lätteligen också riksdagens ståndpunktstagande.

År 1910 och i viss mån även år 1915 var järnvägsstyrelsen särdeles intresserad av förortsbanefrågan (bostadsfrågan) samt betraktade den såsom en statsangelägenhet, som ej fick undanskjutas.

Vid de förhandlingar åter mellan representanter för staten och staden, som ledde till det nu genom propositionen för riksdagen framlagda avtalet rörande bro över Hammarbyleden m. m., har genom järnvägsstyrelsens inflytande, såsom handlingarna utvisa, departementschefen bestämt avböjt tanken på en ytterligare utredning angående förortsbanefrågan. Problemet i hela dess vidd fick icke läggas till grund för förhandlingarna och således skall man lämnas i ovisshet om, vad yttersta meningen egentligen är med den föreslagna bron över Hammarbyleden. Vid förhandlingarna mellan staten och staden har väsentligen förbigåtts huvudsaken. Stockholms bostadsfråga och det med den intimt sammanbundna spörsmålet om förortsbanor kräva dock framför allt klarhet. Olika meningar om lösningarna kunna göra sig gällande. Men man måste veta, vilka dessa meningar äro. Finnas icke sådana meningar hos dem, som vederbör, måste de bildas.

Det föreligger så mycket större anledning att kräva klart besked från statens sida, som järnvägsstyrelsen numera tydligt röjt, att den uppfattade huvudstadens bostadsfråga icke som ett statsintresse utan

som en för staten besvärlig angelägenhet, som den borde avbörda sig genom att eventuellt undandraga sin medverkan. Järnvägsstyrelsens ståndpunkt synes för närvarande vara den, att sammanbindningsbanan skall bibehållas för fjärrtrafiken. I den mån förortstrafiken ej kan inrymmas på densamma, överlämnas det åt staden att tillgodose den senare med andra utvägar bäst den kan.

Redan 1915 års bangårdskommission (H. Lamm, H. Kinberg, F. Lübeck, B. Eriksson, I. Tengbom m. fl.) började samla skuggor över förorternas (trädgårdsstädernas) framtid. Man räknade rent av med att kunna inom Stockholms tätbebyggda stadsområden pressa upp innevånareantalet från dåvarande omkring 380,000 personer till icke mindre än 800,000 redan efter 40 år.

I statens förortsbanekommission utvecklade, såsom framgår av dess nu i dagarna utkomna betänkande (sid. 83—84), järnvägsstyrelsens representant (A. G. Hellgren) den uppfattningen, att stambanetrafiken utan olägenhet kunde bibehållas på dess nuvarande ingångslinje »för oöverskådlig framtid», att en ny förortsbanelinje däremot kunde anläggas och dragas på bro mellan Långholmen till Smedsudden samt att man på det sättet i framtiden hade fria händer att, därest det befunnas önskvärt, i stället inleda fjärrtrafiken över Långholmen—Smedsudden och lokaltrafiken över sammanbindningsbanan, vilken omflyttning borde kunna då verkställas utan stora kostnader. Till kommissionens betänkande har emellertid järnvägsstyrelsens samma representant sedermera avlämnat ett uttalande, som ej varit föremål för kommissionens övervägande. I detta uttalande förordas lösningen av förortskommunikationerna på det sättet, att å de nuvarande i förbindelse med spårvägsnätet befintliga ytterlinjerna insättas större vagnar, rymmande 80 à 90 passagerare, och att hastigheten å dessa linjer rätt så avsevärt ökas. Dessutom böra, tilläggas det, i mån av behov, dessa ytterlinjer utökas med nya linjer till samhällen, som nu sakna dylik förbindelse.

Dessa två förslag kunna svårigen anses vara framsprungna ur någon objektiv teknisk undersökning utan äro uppenbarligen blott konjunkturprojekt utan inre värde för att i vederbörande järnvägsstyrelses intresse undanskjuta frågans kärna och befria staten från ett obekvämt bekymmer. Häremot kunna på ett ganska nedgörande sätt ställas de båda intresserade och objektiva utlåtandena från dels statens egen byggnadsstyrelse och dels statens egen förortsbanekommission, som båda förordade en rationell lösning av den redan nu ytterligt aktuella frågan och ej vilja medverka till dess utlämnande åt ovissa öden i någon avlägsen framtid.

I överensstämmelse med järnvägsstyrelsens sålunda omkastade ställning till huvudstadens bostadsfråga, som enligt styrelsens tidigare uppfattning var ett för frågan grundläggande statsintresse, avböjde även kommunikationsministern i sin första diktamen den 13 april 1922 någon ytterligare utredning om sättet för en omläggning av förbindelselinjen mellan Norrmalm och Södermalm. Han trodde behov därav ej nu förelåg samt tillade: »Icke heller anser jag det böra ifrågasättas, att allenast med hänsyn till förortsbaneintresset nu binda staten för en framtida omläggning av sammanbindningsbanan till annan linje».

Huvudfrågan, det viktigaste av allt, det som ligger bakom alla svårigheterna, det som således främst måste övervägas, huvudstadens bostadsfråga, detta betraktades nu såsom en mera underordnad angelägenhet.

På denna lama och lytta utgångspunkt inbjöds staden till förhandlingar. Stadskollegiet reagerade då icke så litet i sitt utlåtande i ämnet av den 21 juni 1922. Det framhöll tämligen bryskt, att det för staden vore önskvärt, »att bangårdsfrågan och med denna sammanhörande problem bliva snarast möjligt och såvitt nu kan ske klarlagda». De nya förhandlingarne borde därför bedrivas efter sådana riktlinjer, »att för stadens utveckling aktuella spörsmål därigenom vinna sin praktiska lösning.» I fråga om det framtida ordnandet av den för huvudstadens del viktiga förortstrafiken lämnade departementschefens anförande icke några riktlinjer. Statsrådets uttalande, att det icke bör ifrågasättas att allenast med hänsyn till förortsbaneintresset nu binda staten för en framtida omläggning av sammanbindningsbanan till annan linje, lämnar icke någon ledning för bedömande av statens framtida medverkan till denna frågas lösning. Stadskollegiet ville dock framhålla nödvändigheten av att redan nu underhandlingarna i bangårdsfrågan givas den omfattning, att de tekniska möjligheterna för förortsbanornas framdragande hållas öppna.

Genom det sista yrkandet föll stadskollegiet och följaktligen därefter även stadsfullmäktige, förmodligen temligen oavsiktligt, till sist dock till föga. Det är visserligen förtänksamt att hålla frågan tekniskt öppen för järnvägsstyrelsens »oöverskådliga framtid». För den levande generationen måste däremot ett övervägande och beslut komma till stånd, hur stadens förortskommunikationer i nutiden skola kunna tillfredsställande ordnas. Dit hör även bedömandet, hur långt ut spårvägarne kunna tillåtas ur tidsutdräktens, den ekonomiska bärkraftens och de tekniska möjligheternas synpunkt samt huru olika förorter och stadens centrala delar kunna kommunicera med varandra utan tågomyten. Denna primära utgångspunkt har blivit alldeles åsidosatt vid ärendets beredningar.

Genom det av regeringen nu för riksdagen framlagda förslaget har visserligen klarhet vunnits om det lämpliga läget och beskaffenheten av

en bro över Hammarbyleden. Det syntes tämligen ostridigt, att förslaget i denna del tillgodoser framtiden. Men bortom denna bro härskar ett töcken, som lämnar rum för många farhågor. Denna oklarhet vilade över ärendet redan vid dess behandling den 19 mars 1923 hos stadsfullmäktige, vilket ock i själva verket medgavs i stadskollegiets utlåtande. Genom regeringens proposition har denna fundamentala brist i planläggningen ingalunda undanröjts utan tvärtom förvärrats samt vissa förhoppningar, som gåvos stadsfullmäktige, blivit definitivt gäckade.

I kommunikationsministerns av regeringen godkända diktamen till statsrådsprotokollet heter det nämligen bland annat: »Den verkställda utredningen har givit vid handen; att, sedan de av mig ovan förordade åtgärderna genomförts, den nuvarande sammanbindningsbanan samt bangårdsanordningarna i övrigt kunna *för lång tid framåt* bibehållas i huvudsakligt oförändrat skick.» Det tillägges ytterligare, *att det torde ej vara för statens del påkallat* att nu fatta beslut om igångsättande av de begärda utredningarna rörande den vidare utvecklingen av bangårdsfrågan eller statsbaneanläggningarnas utseende i framtiden. Tillika förklaras, att staten ej kunde förbinda sig att, såsom stadens underhandlare förutsatt, senast den 1 januari 1927 hava den föreslagna broanläggningen fullbordad.

Vilken ovannämnda utredning är, därom lämnar propositionen ej något besked, och den lärer också vara obefintlig. I övrigt är denna diktamen tydlig nog. Bakom densamma skymtar järnvägsstyrelsens ställning till frågan och dess representants förenämnda två egendomliga förslag och växlande ståndpunkter. Propositionen avvisar också kousekvent ett tillgodogörande av de många hitintills skedda mödosamma och dyrbara utredningarna samt en på dem uppgjord bestämd plan för en Smedsuddslinje. Det är dock åtminstone av vikt ur stadsplanesynpunkt och för att ej onödigtvis binda en myckenhet mark, att riktningen definitivt fastställs. Även denna anspråkslösare angelägenhet avböjes i viss mån med förklaringen, att tiden för en sådan undersökning ej behöver vara inne, förrän fråga uppstår om försäljning av markområdena. Ett fastslående av en så vanskelig järnvägslinje tar dock sin rundliga tid och behöver vara avgjord vid den tid, då försäljning skall ifrågakomma.

Ett närmare ingående på propositionens detaljer har icke av mig medhunnits. I detta avseende hänvisas till statens byggnadsstyrelses och statens förortsbanekommissions betänkanden. Dessutom har jag vänt mig till förortsbanekommissionens sekreterare (Erik Winell) med hemställan om en promemoria över hans uppfattning om propositionen.

Denna hemställan har benäget tillmötesgått av sekreteraren, vilkens granskning bifogas denna motion och åberopas såsom ytterligare stöd för densamma.

Det bör gentemot järnvägsstyrelsen dock ytterligare erinras om det stora statsintresse, som här föreligger. Staten tillgodoser genom sina järnvägslinjer icke minst lokaltrafiken i de trakter, där dessa linjer framgå, och på samma sätt bör även här staten se till, att huvudstadens och dess omgivningars enorma lokaltrafik blir, såvitt på staten ankommer, behörigen tillgodosedd.

Bostadsfrågan är i hela landet tillika en statens angelägenhet. I all synnerhet bör staten vårda sig om, att storstädernas degenerande inflytande undanröjes och deras befolkning bliver i tillfälle att i stor utsträckning bosätta sig i trädgårdsstäder.

Man bör också besinna, att tillhandahållandet av sunda och tillräckligt många bostäder till rimliga pris är en ekonomisk fråga för hela samhället även av den anledningen, att prisbestämningarna i huvudstaden i så hög grad inverka på statens egna utgifter såväl där som i det övriga landet. Även bevarandet av stadsbefolkningens kroppsliga och andliga hälsa genom dess bosättning i trädgårdsstäder har vittgående ekonomiska konsekvenser av olika slag för det allmänna.

Icke heller får förglömmas, att årligen från hela landet tillströmma nya skaror till huvudstaden, som kräva att där skall beredas dem tak över huvudet. Till lättande av denna ofantliga tunga har verkligen statsmakten en alldeles särskild skyldighet att bidra. I motion år 1920 i riksdagen¹⁾ berörande regleringen av förhållandet mellan landsbygden och städerna, jordbruk och industri, befolkningens tillväxt och landets resurser samt de nationalekonomiska värdena och mänskligetsvärdena angavs den första frågan avse:

»1) om städernas, särskilt storstädernas, tillväxt skall få bero på slumpen och den enskilda företagsamheten eller

2) om för städernas, särskilt storstädernas, tillväxt, bör sättas någon gräns, så att de ej överflygla folket, äventyra rasen genom sin onatur på många sätt samt hota en växande myckenhet människor med plötsliga utbrott av livsmedelsbrist, farsoter, trångboddhet, dyrtid och arbetslöshet.»

Riksdagen beslöt i anledning av denna motion: »att regeringen ville överväga, hos vederbörande ställa under debatt samt eventuellt framkomma med förslag i den alltmer brännande frågan om storstädernas tillväxt och industriens utbredning och i vad mån samhället kunde och

¹⁾ Av C. Lindhagen.

borde ingripa reglerande, så att nämnda tidsströmningar ej överflyglade folket, åsidosatte landsbygden och lantbruket samt skapade oövervinnliga missförhållanden». Denna riksdagsskrivelse vilar för närvarande hos socialstyrelsen. Samma år väcktes i stadsfullmäktige en framställning i liknande syfte, vilken ännu vilar hos fastighetsnämnden.

Det ser emellertid icke ut, som om vederbörande skulle hysa någon tilltro till möjligheten att sätta någon gräns för storstadens ödesdigra tillväxt. Dess problem får således någon gång i tidens fullbordan lösas genom katastrofer. Så mycket större anledning då för staten att göra väntans tider så drägliga som möjligt och mildra den fruktansvärda upplösningen av problemet.

Den tredje omständigheten, som reser sig mot en klok lösning av huvudstadens bostadsfråga med dess invecklade trafikproblem, ligger i *konjunkturpolitikens vankelmod och brist på kompasser*. Vi vilja för övrigt gerna förhålla oss så som makten för tillfället, d. v. s. övermakten, helst vill hava det. Konjunkturpolitiken inskränker sig till att hålla farkosten flytande bland tidens vreda böljor. Den saknar vilja och kraft att föra den i hamn, medan tid är.

Särskilt den sedan länge inom stadens förvaltning och partier i det tysta pågående striden mellan den gamla stenökensstaden och trädgårdsstaden lämnar fältet öppet för komplikationer. Framlidne stadsingenjör Herman Ygberg, fader till lantegendomarnas inköp, varnade för att sammanblanda den gamla och den nya stadens förvaltningar. Den förras merkantila synpunkter, menade han, skulle lätteligen övermanna den senares sociala uppgifter. Det ser mången gång så ut, som om han kanske skulle ibland få rätt. Bakom nämnda motsättningar ligga som ovan framhållits främst skilda ekonomiska intressen. Men även för dem, som stå någorlunda utanför dessa motsättningar, möta svårigheter att hålla sitt krut torrt.

Svårt är att döma rättvist, då man ej personligen varit med i svårigheterna. Det förefaller mig dock som denna tama undfallenhet för järnvägsstyrelsens och ministerns »direktiv» innefattar en för långt gången konjunkturhänsyn från stadens och varför icke även från statens sida. Uti betänkandet över avtalet spåras endast undergivenhet och icke någon erinran vare sig i motiven eller reservationsvis mot att huvudfrågan lämnades åsido och oklarhet breddes över framtiden. Det är väl ganska meningslöst att uppgöra avtal på sådana grundvalar. Det i 16 § gjorda förbehållet rörande nya underhandlingar om framdeles uppkommande frågor är föga trösterikt för den fråga, som redan länge förelegat och nu undanskjutits vid uppgörelserna.

De kommunala myndigheternas yttranden avspegla också en mångfald av stridiga känslor inför den genom avtalsförslaget uppkomna situationen.

Sälunda framhöll byggnadsnämnden »de för utvecklingen av Stockholms stadsplan ödesdigra följder ett fastläsande av sammanbindningsbanan i dess nuvarande läge otvivelaktigt skulle medföra» samt att »nu föreliggande förslag till avtal icke giver Stockholms stad fullt betryggande inflytande å denna för staden så utomordentligt viktiga frågas vidare utveckling». — Stadsplanenämnden (herr Lallerstedt, fröken Lindhagen samt herrar Ahlbin, Westholm och Hultberg) uttalade »sitt djupa beklagande om förslaget skulle visa sig innebära ett fastläsande för avsevärd framtid av Centralstationen på dess nuvarande plats och ett hinder för förortsbanefrågas lösning, då nämligen detta måste betecknas såsom ödesdigert för stadens utveckling». Fyra ledamöter (herrar Meurling, Vinberg, Ekman och Eggertz) hade haft för knapp tid för att kunna överblicka förslagets konsekvenser i stadsplaneavseende. Med hänsyn till föreliggande direktiv samt stadens intresse av, att stambanans ledande över Hammarbyleden erhöi sin lösning, ansågo de sig emellertid böra tillstyrka förslaget. De önskade dock omedelbar undersökning av Smedsuddslinjen, förortsbanefrågan m. m. — Stadsplanekontoret (P. Hallman, T. Rydberg, Hj. Berven, K. Nordgård och I. Lindgren) kritiserade enhälligt avtalet, betonade de svåra konsekvenserna av ett fastläsande av fjärrbanan på nuvarande plats samt krävde en allsidig utredning. — Stadsarkitekten (S. Westholm) såg pessimistiskt och stadsingenjören (A. E. Pålman) optimistiskt på avtalet. — Drätselnämnden (ordf. borgarrådet C. Juhlin-Dannfelt) bedömde frågan ur Hammarbyledens och bangårdsfrågas synpunkt. Avtalet tillstyrktes, då det möjliggjorde, att Hammarbyleden fullbordades och »att bangårdsfrågan löses åtminstone för de närmaste årtiondena». (Det sista uttalandet uttrycker ej klart om därmed ock avses fjärrtrafiks- och förortstrafikfrågan, men självfallet inbegripes även denna i uttalandet). — Fastighetsnämnden (ordf. C. Meurling) tillstyrkte avtalet utan uttalande av några farhågor, men förordade utredning snarast om Smedsuddslinjens lämpliga sträckning samt »övriga på grund av det här förevarande förslagets genomförande uppkommande stadsplane- och trafikfrågor». — Industriverkens styrelse (ordf. J. Åkerman), gatunämnden (ordf. H. Sandberg), hamnstyrelsen (ordf. I. Åkerman) och gatukontoret (K. Tingsten) ingingo icke på frågans huvudprinciper utan yttrade sig väsentligen blott om detaljer.

Stockholms stadskollegium yttrade i utlåtande den 8 mars 1923 rörande avtalet bland annat följande:

»Åtskilliga av stadens myndigheter hava i sina yttranden uttalat sitt beklagande däröver, att icke frågan om förortsbaneltrafikens ordnande genom det föreliggande avtalet kunnat bringas närmare sin lösning. I detta avseende må till en början erinras därom, att kommunikationsministerns direktiv för de nu slutförda underhandlingarna — såsom stadskollegiet redan i sitt ovan berörda yttrande den 21 juni 1922 framhöll — tyvärr icke lämnade någon riktlinje för statens framtida medverkan till denna frågas lösning, och att statsrådets uttalande, att han nu icke ville enbart för förortsbaneintressets räkning binda staten för en framtida omläggning av sammanbindningsbanan till annan linje, omöjliggjorde frågans upptagande i nu förevarande sammanhang. Då i enlighet med dessa

direktiv de närmare planerna för utvecklingen av Centralstationen ställts på framtiden, hava ej heller vissa i 1921 års avtal ifrågasatta, med Centralstationens mera genomgripande ombyggnad samhörande anordningar nu kunnat avtalas. Förortsbanefrågans upptagande i nu föreliggande sammanhang har även försvårats därav, att den av Kungl. Maj:t den 19 juni 1919 tillsatta förortsbanekommissionen, i vars uppdrag ingår att verkställa utredning i fråga om huvuddragen för ordnandet av Stockholms förortsbanefråga, ännu icke slutfört sitt uppdrag.

Ehuru delegerade sålunda enligt de för underhandlingarna givna direktiven måst inskränka sig att tillse, att nu gällande betingelser för förortsbanetrafikens ordnande icke genom avtalet försvåras, så finner stadskollegiet emellertid uppenbart, att denna fråga måste i annat sammanhang upptagas, och att staten icke kan undandraga sig kravet på en effektiv medverkan även på detta område. Såsom ovan erinrats, föreligger redan nu framställning angående omedelbart upptagande av nya förhandlingar i detta ärende. Kollegiet torde få tillfälle att återkomma till frågan, sedan förortsbanekommissionen avgivit sitt utlåtande.

Stadskollegiet tillstyrkte emellertid avtalet samt förordade uppdrag åt stadsplanenämnden och trafikkommissionen »att verkställa utredning angående framdragande från den nya järnvägsbron över Årsta holmar av ny järnvägslinje över Långholmen och Smedsudden».

Mot beslutet anfördes reservation av fröken *Anna Lindhagen*, som i första hand påyrkat ärendets bordläggning för upptagande av förnyade underhandlingar mellan stadens och statens delegerade samt därefter anført följande.

Med hänvisning till de betänkligheter, som framhållits av flera av stadens ansvariga tjänstemän å stadsplanekontoret och av stadsarkitekten, liksom av statens byggnadsstyrelse, mot det nu framlagda förslaget till avtal i bangårdsfrågan får jag framhålla, att jag delar dessa farhågor, emedan jag anser, att det föreliggande avtalets antagande för alltför lång framtid skulle kunna uppskjuta framdragandet av Långholmen—Smedsuddslinjen, eller rentav skulle kunna komma att förhindra dess utförande, varigenom lösningen av förortsbanefrågan, som i så hög grad sammanhänger med bostadsfrågan, samt lösningen av svårigheterna vid stadens centrala kommunikationsvägar väsentligt skulle försvåras.

Jag anser därför, att stadskollegiet bort hemställa, att stadsfullmäktige icke måtte antaga det föreliggande avtalet rörande bro över Hammarbyleden m. m. i dess nuvarande form, samt

att stadsfullmäktige måtte anhålla om förnyade förhandlingar med staten, vilkas resultat böra kunna föreläggas nästa års riksdag, sedan utredningar och kostnadsförslag förebragts genom stadens trafikkommission och stadsplanenämnden, samt sedan man tagit del av statens förortsbanekommissions betänkande, såväl angående Långholmen—Smedsuddslinjen som den nuvarande sammanbindningsbanans ombyggnad till en nord-sydlig infartslinje för förortstrafik.

Stadsfullmäktige biföllo med stor majoritet stadskollegiets hemställan.

Genom detta beslut har således järnvägsstyrelsen fått situationen i sin hand efter sitt behag, och såsom en tröstegrund för stadens inne-

vänare är beslutat en »skyndsam» utredning om Smedsuddslinjens lämpliga sträckning. Utredning om förortsbanorna och bostadsfrågan förbigicks däremot i stadskollegiets hemställan.

Det skall icke förnekas, att ett fastslående av förenämnda sträckning är nyttig för möjlighet att uppgöra definitiv stadsplan för de omgivande trakterna. Men även denna ansats stannar vid ett sken utan statens medverkan, vilken också i denna punkt tills vidare avvisats. Och vad vinnes därmed för bostadsfrågan och dess trafikproblem, som nu mer än någonsin pockar på en rationell lösning? Ingenting annat än att menigheten genom styrelsernas konjunkturpolitik avspisas med ett meningslöst skådespel. Resultaten av uppgörelsen är ju dock, att den lösning av bostadsfrågan och förortstrafiken, som all verklig sakkunskap betecknar såsom den enda tillfredsställande, skall undanskjutas enligt järnvägsstyrelsens representant »för oöverskådlig framtid», enligt regeringens proposition »för lång framtid» samt enligt drätselnämndens och dess ordförandes herr Juhlin-Dannfelts glada försäkran »åtminstone för de närmaste årtiondena».

Vid debatten i stadsfullmäktige lugnades dessa emellertid, utom med utsikten till en undersökning av Smedsuddslinjen, även med ett uttalande från en annan av stadens underhandlare C. Meurling, att »om man får tro järnvägsmän och förortsbanekommissionen är den tidpunkt icke så avlägsen, när sammanbindningsbanan icke längre kan tillgodose den fjärrtrafik och lokaltrafik, som där finnes». En talare (J. Folcker) utlovade ock att samma dag — vilket ock skedde — väcka motion om förhandlingar med staten för ordnande av korsningarna mellan järnvägen och gatutrafiken vid Tegelbacken och Söder Mälarstrand. Detta kan dock såsom hitintills uppgivits med en fjärrtrafik icke ske annat än genom ytterligare högst betydande ombyggnader. Därigenom fastläses ytterligare den nuvarande ordningen utan hänsyn till bostadsfrågan, vilket som sagt mången i stenökenstadens intresse också önskar. »Provisoriska» anordningar i detta syfte hava ock förordats av vederbörande borgarråd,¹⁾ såsom naturligtvis högst önskliga.

Här ställas således redan nu i utsikt nya utgifter för staten, vilka ej ingå i avtalet. Dylika »provisoriska» utgifter av många slag och till stora belopp komma säkerligen att slag i slag drabba statsverket vid utförandet av konststycket att »för lång tid framåt» upprätthålla fjärrtrafik och lokaltrafik på sammanbindningsbanan. Om någonsin föreligger här fara, att snålheten kommer att högeligen bedraga visheten. Staten bör besinna, att den, som i detta fall icke i tid ser upp med ögonen, lätt får i stället se upp med pungen. *En klarsynt, rationell lösning inom*

¹⁾ Intervju i Stockholms Dagblad den 24/s 1923 med herr Meurling.

rimlig tid har all utsikt att också bliva den billigaste, på samma gång den också är den rättfärdigaste.

En konjunktursynpunkt är ju också de stora extra kostnaderna för Smedsuddslinjen, som väcka betänklighet, högst 16 å 18 milj. kronor. Fråga är dock, om detta verkligen är så synnerligen mycket och så oöverkomligt i dessa tider, då miljonerna både på stadens och statens budget gå till mångahanda ändamål i långt större utsträckning. Hammarbyleden, som är ett viktigt villkor för lösningen även av statens trafikproblem, har staden ensam bekostat med 26 miljoner kronor, frihamnen går hitintills på det lilla nätta beloppet av 23 miljoner kronor och det nya stadshuset kostar åtminstone 16 miljoner kronor, donationerna oberäknade. Det kan ju icke heller komma i fråga att utbygga allt på en gång. Det bör ske successivt. Men planen måste fastslås såsom oundviklig och utbyggandet ske så snart, det rimligen kan ifrågakomma, och ej förläggas såsom en oviss sak till ett dunkelt fjärran.

Man må besinna vad man vinner i förevarande fall ekonomiskt genom att uppställa en klar och riktig plan och tillämpa den målmedvetet, om än utbyggningen lämpligen bör ske successivt. Vad kosta icke de långsamma resorna stadens innevånare i tidsförlust, svårigheterna i att tillhandahålla tillräckliga bostäder i hyresförlust, den oekonomiska trafiken med spårvagnar i driftförlust, de många oändliga provisorier med all sin trängsel och ständiga förändringar, vad betyda ej de i bortslösade penningar utan varaktig nytta o. s. v.

Om staten ej, sedan staden anlagt Hammarbyleden, vill såsom rätteligen vederbör taga på sig omkostnaden för en särskild linje för fjärrtrafik över Smedsudden, bör det icke vara oöverkomligt, att Stockholms stad hjälper till något. Denna utgift kommer säkerligen mycket snart visa sig bliva en ofantlig besparing även för staden i ekonomiskt avseende, för att nu ej tala om den ouppskattbara ideella trevnaden av en stort anlagd trafikplan.

Det har ifrågasatts, att genom att minska brohöjden över Hammarbyleden något nedsätta kostnaden. Även en sådan åtgärd kan, såvitt jag förstår, icke anses vara annat än ganska kortsynt. Det är gott att hava byggt på ett för framtiden i alla avseenden betryggande sätt och särskilt för järnvägstrafiken är det av vikt att ej räkna med för många avbrott. Framtiden får därigenom lättare att undanröja de olägenheter, som kunna anses förefinnas fortfarande vid Saltsjöbanans nuvarande korsning av Hammarbyleden liksom även fallet är med Skanstullsvägen och den dagstrafik, som dock alltid måste föras på någon bro över till Liljeholmen. Planer finnas huru dessa olägenheter framdeles skola kunna

avhjälpas bland annat genom en annan och bättre infartsväg för Salt-sjöbanan. Även dessa planer få väsentligen förfalla, om den nu till-
ämnade bron icke från början giver ett stöd åt desamma.

Ett politiskt program från österlandet, nära 3,000 år gammalt, in-
ledes med orden: »de gamle började med att rätt styra staten, för att
kunna rätt styra staten lagade de först att god ordning härskade i deras
familjer.» Ett första villkor för en sådan ordning är ett verkligt hem.
Bostadsfrågan är som sagt även i detta ärende det grundläggande, oav-
sett den större eller mindre trängseln just nu på sammanbindningsbanan
utan samband med lösningen av förortsbanefrågan. Att avgöra kommunika-
tionsärendet utan föregående undersökning också av förortsbanefrågan är
icke ett rätt styrande av staten utan leder ärendet lätteligen ut på villovägar.

På grund av vad sålunda anförts hemställes:

att riksdagen, med anledning av propositionen nr
171 angående omläggning av västra stambanans in-
gångslinje till Stockholm m. m. samt till främjande av
en allmännyttig lösning av stadens bostadsfråga, måtte:

1) godkänna propositionen, allenast såvitt avser
dess förslag om byggandet av en järnvägsbro över
Hammarbyleden;

2) anmoda regeringen att efter förhandlingar med
Stockholms stad uppgöra en definitiv plan och kost-
nadsberäkning för en successiv lösning av huvudstadens
fjärrtrafiks- och förortsbanefrågor på grundvalen av
programmet: *Smedsuddslinjen för fjärrtrafiken, samman-
bindningsbanan för förortstrafiken samt centralstationen
huvudsakligen på den plats, där den nu ligger.*

Skulle åter regeringens proposition även i övrigt
eller i vissa delar anses böra huvudsakligen bifallas
hemställes att riksdagen måtte med anledning av pro-
positionen tillika anmoda regeringen att:

1) efter förhandlingar med Stockholms stad upp-
göra en sådan plan som ovan sägs;

2) tillse att de provisoriska anordningarna kunna
i möjligaste mån tillgodogöras för förenämnda defini-
tiva lösning samt, i den mån så ej kan ske, inskränkas
till det oundgängligaste.

Stockholm den 10 april 1923.

Carl Lindhagen.

Bilaga.

P. M.

avgiven på begäran av herr borgmästare C. Lindhagen, med anledning av proposition nr 171 av den $\frac{2}{3}$ 1923 angående Stockholms bangårdsfråga.

Å sid. 46 gör departementschefen följande uttalande: »Beträffande de framkomna önskemålen om — — — nya utredningar rörande Stockholms bangårdsförhållanden, vill jag här ytterligare betona — — — att, sedan de av mig ovan förordade åtgärderna genomförts, den nuvarande sammanbindningsbanan samt bangårdsanordningarna i övrigt kunna för lång tid framåt bibehållas i huvudsakligen oförändrat skick.» Till grund för detta uttalande åberopar departementschefen »den verkställda utredningen». Denna utredning har emellertid icke företetts och undandrager sig därför direkt granskning.

Det gör emellertid ett egendomligt intryck att strax därefter å samma sida erfara, att »nu föreliggande förslag icke avser att lösa ordnandet av de för stadens utveckling viktiga förortskommunikationerna» samt därefter att »de bangårdsanordningar, som äro avsedda att komma till utförande, emellertid icke äro av beskaffenhet att förhindra eller försvåra förortstrafikens ordnande».

Då man nämligen vet, att samtliga utredningar i förortsbanefrågan, såväl statliga (genom statens förortsbanekommision) som kommunala (genom Stockholms stads trafikkommittés förslag av år 1921), lämnat väsentligen samstämmiga och, såvitt utrönas kan, från intet håll motbevisade resultat, gående ut på nödvändigheten av att för förortstrafikens räkning få snarast möjligt disponera den för fjärtrafiken sedan länge utdömda nuvarande sammanbindningsbanan, måste man med skäl fråga, huru departementschefen tänker sig, att denna hans försäkran, att förortstrafiken icke skall förhindras eller försvåras genom det nu framlagda förslaget, låter sig förenas med hans försäkran, att den nuvarande sammanbindningsbanan skall kunna för lång framtid bibehållas i huvudsakligen oförändrat skick. Om nämligen den nuvarande sammanbindningsbanan icke skall lägga hinder i vägen för förortstrafikens ordnande, måste man väl åtminstone tänka sig, att den skulle komma till användning ej blott för fjärtrafiken utan även för förortstrafiken. Men vid sådant förhållande lär det icke kunna undvikas, att så hastigt växande krav komma att ställas på den nuvarande sammanbindningsbanans trafikförmåga, att det ingalunda går för sig att, såsom departementschefen säger, *för lång tid framåt* bibehålla densamma i huvudsakligen oförändrat skick. Den måste helt visst komma att utvidgas till fyra spår och kanske snart nog ännu mera.

Den nu tvåspåriga sammanbindningsbanan utgör nämligen vår enda järnvägsförbindelse söderut från centralstationen. Norrut från centralstationen upp mot Tomtebodas finnas redan nu fyra järnvägsspår, och ytterligare två à tre äro planlagda att komma till utförande, vilket till stor del beror på den betydande förortstrafik, som uppstått från förortssamhällena norrut. I huvudsak samma behov, som förorsakat denna utveckling av trafiken norrut, föreligger även söderut från huvudstaden. Ja, fråga är, om icke möjligheterna för förortsbebyggande söderut äro vida större än norrut, där det stora militärövningsfältet (det s. k. Järvafältet) tager ett oerhört utrymme i anspråk, som därigenom undandrages från bosättningsrörelsen. Men huru skall det under sådana förhållanden kunna

gå för sig att för lång framtid bibehålla den söderut ledande järnvägen i huvudsak oförändrad med endast två spår, avsedda icke endast för statsbanan utan även för Nynäsbanan och andra tilläventyrs tillkommande banor?

Icke utan fog framställer sig den frågan, huruvida meningen från järnvägsstyrelsens sida verkligen skulle kunna vara att söka hindra den söderifrån kommande förortstrafiken från att kunna utveckla sig. En förmodan härom synes nämligen vinna stöd genom ett yttrande av järnvägsstyrelsen av den 17 maj 1921, däri styrelsen förklarar sig hava för avsikt att (se förortsb. komm:s betänkande sid. 88), »göra beskärningar på lokaltrafiken, efterhand som dylika bli nödvändiga». Men vad kan detta innebära? Måne det innebära detsamma, som 1915 års bangårdskommission kan ha avsett, då den förutsatte, att inom Stockholms tätbebyggda stadsområde invånareantalet skulle kunna pressas upp från för närvarande omkring 380,000 personer till icke mindre än 800,000 eventuellt redan efter 40 år (se förortsb. komm:s betänkande sid. 22—23), vilket i själva verket skulle betyda, att hela den befolkning, som hittills brukat slå sig ned icke endast inom Stockholm utan även inom de närliggande förorterna, för framtiden skulle tvingas in i de stora 5- à 6-våningshusen med tillhörande, här i Stockholm bebyggda gårdsutrymmen, medan däremot bosättningen utanför Stockholm bragtes att upphöra.

Det är ingalunda otänkbart, att förortstrafiken kunde bli utsatt för sådana trakasserier, att folkmassorna till slut kunde finna sig i att hellre packa ihop sig i de sammangyttrade hyreskasernerna än att bli beroende av misshandlade kommunikationsmedel. Att detta skulle leda till stegrade hyror och därigenom framtvinga ökad trångboddhet samt gynna obehörigt livlig fastighetshandel, torde förvisso vara att befara.

Departementschefen talar i här berörda sammanhang å sid. 46 om att »olika möjligheter» skulle hållas öppna, »som låta sig förena med — — — utnyttjandet för en närmare framtid av nuvarande linje- och bangårdsanordningar». Här framskymtar visserligen uttrycket »en närmare framtid», men man torde väl få antaga, att härmed menas detsamma som i närmast föregående stycke avses med uttrycket »för lång tid framåt». Men vilka »olika möjligheter» kan det vid närmare eftertanke vara, som skulle hållas öppna och låta sig förena med det nu framlagda bangårdsförslaget?

Detta finnes visserligen icke i propositionen angivet. Men om härmed menas Stockholms spårvägar, så må framhållas, att erfarenheten redan visat, att dessas verkningsradie och lämplighet för att tillgodose bosättningsbehovet inom Stockholms omgivningar äro alltför begränsade. Därtill kommer, att den söderifrån kommande statsbanans kvarliggande i nuvarande plan- och höjdläge ytterligare bidrager till att omöjliggöra ett tillfredsställande inledande av den del av förortstrafiken fram till och genom Stockholms centralare stadsområde, som genom spårvägsnätet lämpligen kan ombesörjas. I stort sett kan därför spårvägssystemet anses vara ur räkningen i fråga om ett fullständigt, effektivt och tillfredsställande ordnande av den lokala trafikrörelsen för förorternas räkning. Statens förortsbane-kommission har betygat, att förortstrafikens ombesörjande förmedelst järnvägsdrift är en ofrånkomlig nödvändighet, därest förortstrafikens krav, och därmed även bostadsfrågan för de bredare folklagren, skola kunna tillgodoses.

Det kvarstode då ingen annan möjlighet än att söka få till stånd den ostvästliga infartslinje för den norra förortstrafikens inledande, vilken ett konsortium

av Stockholms främsta banker för ett 10-tal år sedan ville åvägabringa, men vilken befarades komma att för oöverskådlig framtid åsidosätta Södermalms och de söderut belägna stora landmassornas åtkomlighet för vidgad bosättning.

Det vore helt visst betänkligt, om regering och riksdag i förening nu skulle slå sig tillsammans för att på detta sätt klavbinda de framtida bosättningsmöjligheterna både inom och utom Stockholms kommun, då det nämligen redan för 10 år sedan under mycket mindre demokratiska förhållanden än de nuvarande likväl lyckades de dåvarande stadsfullmäktige att åtminstone för tillfället undgå detta, i tro att de därmed skulle kunna hålla bättre framtidsmöjligheter öppna.

Utan tvivel är det särskilda omständigheter, som nyligen kunnat till den grad inverka på Stockholms stadsfullmäktige, att dessa biträtt det föreliggande bangårdsförslaget huvudsakligen endast under det gjorda antagandet, att man genom ett bifall till bangårdsdelegerades avtalsförslag i bangårdsfrågan skulle kunna bli tillförsäkrad om den nya järnvägsbrons utförande över Årsta holmar till viss i avtalsförslaget angiven tid, nämligen år 1927. Det i särskild grad anmärkningsvärda förhållandet har emellertid sedermera inträffat, att denna hörnsten i förutsättningarna för sakens framdrivande i stadsfullmäktige visat sig vara en ren chimär, enär enligt regeringens förslag ingen bestämd utfästelse göres med avseende på fix tid för broarbetets utförande.

Å sid. 48 omnämner departementschefen åtskilliga kostnadssiffror för olika bangårdsförslag. Visserligen framhåller han härvid, att dessa förslag avse olika omfång och äro av olika innebörd, men han ställer dem icke desto mindre bredvid varandra till beskådande och jämförelse och drager därur den slutsatsen, att det nu föreliggande förslaget medför avsevärt mindre kapitalutlägg än övriga förslag.

På sid. 39 framhåller departementschefen dessutom, att det skulle »vara till fördel för såväl staten som staden», att sådana åtgärder, som skulle leda till stambanetrafikens bortflyttande från den nuvarande sammanbindningsbanan, »i möjligaste mån» uppskjutas och de erforderliga kapitalutläggerna icke vidtagas »tidigare, än förhållandena oundgängligen det kräva». Detta yttrande förefaller ju visserligen omtänksamt och särdeles väl avvägt. Men vid närmare eftertanke torde denna skildring och karaktärisering av det framlagda förslaget befinnas mera skenfager än verklighetstrogen.

Först må framhållas, att det ingalunda kan vara för landets övriga inbyggare likgiltigt, huru levnadsbetingelserna ställa sig för den del av landets befolkningstillväxt, som icke har annan utväg att kunna livnära sig än att söka arbetstillfällen inom storstaden. Mellan åren 1905—1920 var det i genomsnitt omkring 9,300 personer för varje år, eller ungefär $\frac{1}{4}$ av hela rikets samtida befolkningstillväxt, som bosatte sig inom den jämförelsevis ringa del av landet, som utgöres av Stockholm jämte kringliggande förortsområde. Icke mindre än 63 % härav, eller under de 15 åren en befolkning av omkring 90,000 personer, slog sig därvid ned inom förortsområdet mot omkring 50,000 personer inom det egentliga Stockholm. För att denna utvecklingstendens skall kunna fortfa, måste kommunikationerna ytterligare förbättras, även om detta skulle komma att föranleda ganska avsevärda kapitalutlägg. Dessa äro nämligen icke bortkastade, utan de äro lika nödvändiga som en rock för den enskilde eller som det oundgängligaste husgeråd för ett hushåll.

Ju dyrare hyror, som uppstå inom själva Stockholm, desto dyrare bli levnadskostnaderna och desto högre inkomster måste befolkningen kräva. Detta går ytterst ut över industriens konkurrenskraft i förhållande till utländska tillverkningar, och det borde för landets jordbrukare vara långt smakligare att genom motverkande av storstadens hyresuppressningar medverka till billigare levnadsförhållanden än att enbart nödgas finna sig i, att ropet om billigare levnadsförhållanden uteslutande går ut över jordbrukets produkter. Ju högre hyror i städerna, desto större mellanhandsvinster erfordras vid handeln med olika produkter och förnödenheter.

Men härtill kommer, att det ingalunda torde vara riktigt, att det är med god statsekonomi förenligt att undan för undan alltför mycket uppskjuta välbefärliga, nödvändiga och nyttiga anläggningar. I det föregående har redan framhållits, att dylika besparingar i föreliggande fall ovillkorligen skulle komma att gå ut över förortstrafiken genom de »beskärningar», som järnvägsstyrelsen sagt sig ha i sikte och som måhända åsyftas även i departementschefens yttrande å sid. 39 vid tal om, att det nu föreliggande förslaget torde komma att säkerställa trafikens ombesörjande för lång tid framåt, »även om hänsyn tages till den lokaltrafik, som — — — kan behöva (kursiv. av undert.) framföras å stambanan». Man kommer härvid ånyo att tänka på, huruvida det verkligen är rimligt, att riksdagen skulle komma att överlåta åt järnvägsstyrelsen att efter sin personliga uppfattning bedöma vilken förorts- eller lokaltrafik, som densamma behagar anse vara behöfelig. Inga trafikrestriktioner böra väl godtyckligt kunna få planmässigt, men på samma gång okontrollerat, företagas av en underordnad statlig myndighet.

I förortsbanekommissionens betänkande finnes på ett ställe (sid. 89) anført ett skriftligt yttrande av Västeråsbanans trafikdirektör, avgivet till järnvägsstyrelsens tidtabellsbyrå. Denne trafikdirektör säger därvid: »*Man kan icke gärna dekretera, att när lokaltrafiken blir för stor för att kunna ombesörjas genom nuvarande anläggningar, den måste avhysas utan att hava klart för sig, var den skall göras av. Jag kan icke se, att frågan om Centralstationen och därmed sammanhängande frågor kan avgöras, utan att man fullständigt planerat för lokaltrafiken i och närmast Stockholm.*» Detta om god uppfattning vittnande yttrande från en enskild banas trafikledning borde helt visst vara rättesnöre även för statens järnvägars trafikpolitik. Men järnvägsstyrelsen synes hellre vilja skaffa sig makt att råda över förhållandena än att inrätta sig efter dem.

Under andra omständigheter än dessa skulle järnvägsstyrelsen helt visst nödgas inse, att sammanbindningsbanans utvidgande till fyra eller flera spår snart nog måste bli en nödvändighet, därest icke i tid andra åtgärder vidtagas för förortstrafikens behöriga ombesörjande genom ett särskilt förortsbanesystem. Kommer stambanetrafiken i sin helhet och icke endast förortstrafiken att fortfarande framföras å den nuvarande sammanbindningsbanan, lär det icke kunna undvikas, att järnvägsstyrelsen till att börja med måste försöka utvidga stationsanläggningarna å Södermalm för möjliggörande av nödiga tågpassager därstädes och att hand i hand härmed även utvidga och genomgripande förbättra spårsystemet vid Centralstationen. Därefter kommer sammanbindningsbanans utvidgande som ett ofrånkomligt brev på posten, ty ju mera själva huvudbanan genom förhållandenas makt och i brist på andra järnvägstrafikmedel söderut måste själv inrätta sig för förortstrafikens ombesörjande, desto mera ofrånkomligt kommer det efter hand att bli att fortsätta på samma stråt. Det är på detta sätt, som behov upp-

står av de 4 à 5 spår över Norr- och Söderström samt fyra spår över Årsta holmar, vilkas behövlighet icke heller 1915 års bangårdskommission helt förbisåg och som även det nu föreliggande förslaget måste komma att leda till.

Det vore helt naturligt att under sådana förhållanden fråga sig, om det icke vore bättre, att staten redan från början medverkade till den nuvarande sammanbindningsbanans ingående i den planlagda förortsbaneinfarten, varigenom nämnda, centralt belägna bandel finge taga hand om först och främst statens järnvägars egen förortstrafik, men — vilket är av stor och avgörande betydelse för huvudstadens bostadspolitik — dessutom dylik trafik även från andra områden. Därigenom komme, såsom Statens förortsbanekommission i sina nu slutförda utredningar påvisat, bangårdsfrågan för fjärrtrafikens räkning att i längden ställa sig långt enklare och mindre krävande i avseende på olika spåranläggningar.

Förortsbaneinfarten, sedan förortsbebyggandet och förortstrafiken genom densammas anordnande fått så att säga luft under vingarna, komme helt säkert att få sitt anläggningskapital väl förräntat, medan statens järnvägars förortstrafik — enligt vad järnvägsstyrelsen själv medgivit — icke bär sig och knappast heller kan bära sig (se förortsbanekommissionens betänkande sid. 63—64 samt 73—75).

Smedsuddslinjen, vilkens utförande kräves för genomförande av en central, nord-sydlig förortsbaneinfart, som icke åsidosätter de söderut belägna landmassorna och stadsdelarna, behöver ingalunda kosta så mycket i utförande, som i propositionen å sid. 48 anges. I sitt yttrande den 17 maj 1921 över 1921 års bangårdsförslag har järnvägsstyrelsen själv reducerat den enligt propositionen uppgivna kostnaden med omkring 11 miljoner kronor, vilket i propositionen icke ens omnämnes. Härtill kommer, att Statens förortsbanekommission — utan invändning från järnvägsstyrelsens representant inom kommissionen, förutvarande förste byrådirektören G. Hellgren — kommit till en ytterligare högst avsevärd reduktion (uppgående till ytterligare omkring 17 miljoner kronor), härvid stödande sig på äldre, av järnvägsstyrelsen själv kontrollerade kostnadsberäkningar, hänfödda till samma prisläge som rådde år 1921. Men icke heller denna omständighet finnes i propositionen omnämnd.

Å sid. 32 i propositionen säger departementschefen — och torde därvid även avse att stödja sin uppfattning att någon ytterligare utredning icke behöves — att »uppenbarligen måste — — — frågan om — — — utvidgning eller förändring av stationsanordningarna — — — framdeles underställas Kungl. Maj:ts och riksdagens prövning». Långt uppenbarare synes emellertid vara, att därest det nu framlagda förslaget utan vidare godtages, järnvägsstyrelsen kommer att hava fria händer att exempelvis ifråga om personstationen å Södermalm efter hand utvidga denna genom utläggande av spår efter spår, utan att detta nödvändigtvis torde behöva underställas ens Kungl. Maj:t. De markreservationer utmed linjen från bron vid Årsta holmar fram emot nuvarande järnvägstunneln å Södermalm, som det mellan bangårdsdelegerade uppgjorda avtalsförslaget ställer till förfogande för ytterligare utvidgningar utöver den nu närmast ifrågakommande mindre personstationen å Södermalm, äro nämligen så beskaffade, att därav utan vidare framgår, att dylik utvidgning är avsedd. Och även om så skulle inträffa, att denna successiva utvidgning av stationsanläggningarna spår efter spår för varje gång, då de komme ifråga, skulle komma att underställas riksdagen, kunde härvid framdeles åberopas innebörden av det beslut, som regeringen nu föreslår

riksdagen att fatta. I realiteten står riksdagen alltså redan nu inför ett vida mera omfattande förslag än de 175,000 kronorna för personstationen å Södermalm, vilka överst å sid. 32 i propositionen anföras, utan att riksdagen framdeles komme att hava större, utan i stället långt mindre, möjlighet än i närvarande stund att bestämma över utvecklingens gång och de framtida bangårdsanläggningarnas omfattning.

Huru man än tager saken i betraktande, står det utan vidare klart, att ett bifall till propositionen skulle innebära en fullständig underkastelse under de framtidsplaner med hänsyn till bangårdsfrågan, som järnvägsstyrelsen kan hava så att säga i bakfickan.

Fråga uppstår då, huruvida, i betraktande av olika omständigheter, riksdagen utan vidare bör hysa ett så omfattande förtroende för järnvägsstyrelsens uppfattning och avsikter, som propositionen för sin del synes förutsätta. Det är nämligen ett obestriddigt faktum, att järnvägsstyrelsens ståndpunkter i olika kardinala hänseenden varit ytterst vacklande och obestämda samt sins emellan i sällsynt grad stridiga.

För omkring 16 å 17 år sedan föreslog järnvägsstyrelsen själv en Smedsuddslinje och höll då mycket hårt på att detta vore den enda lämpliga lösningen; och detta ehuru behovet av förortsbanefrågans lösning vid den tiden ännu icke hunnit göra sig gällande eller knappast ens varit allmännare på tal. Sedermera fann man emellertid, att ifall Hammarbyleden komme till stånd, så vore det tänkbart att med den nya inledningslinjen för Västra stambanan fortfarande beröra Riddarholmen, förutsatt nämligen att en väsentlig höjning i förhållande till den nuvarande sammanbindningsbanan över Söderström komme att erbjudas. Det förslag, som härom framlades och förordades i slutet av år 1910, skulle, enligt då gällande prisläge och i likhet med den förutnämnda Smedsuddslinjen, upptagande nytt stationshus med fasad mot Klara strand, vid full utbyggnad av tillhörande person-, gods- och rangerstationsanläggningar, hava kostat omkring 44 milj. kronor, medan den nämnda dåvarande Smedsuddslinjen var beräknad till en kostnad av omkring 52 milj. kronor. Den till omkring 8 milj. kronor uppgående skillnaden motsvarades nästan fullständigt av i kostnadsförslaget ingående högre värdesättning på den Stockholms stad tillhöriga mark, som ingick i Smedsuddslinjen i jämförelse med det Riddarholmen berörande 1910 års förslag. Man kan alltså säga, att de båda förslagen — å ena sidan Smedsuddslinjen, å andra sidan den föreslagna Riddarholmen berörande linjen — då voro fullt likvärdiga ifråga om anläggningskostnader, och att den totala anläggningskostnaden enligt prisläget före kriget för båda förslagen rörde sig omkring ett halvt hundratal miljoner kronor, sedermera ytterligare minskade genom gjorda markinköp och vissa utförda anläggningar.

1915 års bangårdskommissions av järnvägsstyrelsen i ett utlåtande av april 1919 »*till alla delar*» gillade och godkända huvudförslag med inledningslinjen förlagd på Riddarholmens västsida upptog anläggningar så vidlyftiga och omfattande, att de motsvarade en totalkostnad, som enligt prisläget före kriget av kommissionen (enligt sid. 54 i dess betänkande) hade beräknats till icke mindre än 189 milj. kronor. Enligt ett av kommissionen jämväl för Smedsuddslinjen utarbetat förslag skulle denna totalkostnad för Smedsuddslinjen ha utgjort 196 milj. kronor. Trots att alltså totalkostnaden för bangårdsfrågans genomförande ungefär fyradubblats i förhållande till tidigare uppgjorda förslag, blev skillnaden

mellan Smedsuddslinjen och den Riddarholmen berörande linjen, såsom härav framgår, fortfarande endast 7 milj. kronor.

Järnvägsstyrelsen själv har senare i sitt meromnämnda yttrande över 1921 års förslag medgivit, att Stockholms bangårdsfråga »under utredningstidens gång så småningom vuxit till alltför stora dimensioner». De anförda siffrorna synas onekligen tala för, att denna uppfattning är riktig.

Även om järnvägsstyrelsen nu skulle ha kommit på bättre planer än år 1919, synes man dock hava allt skäl att fråga, var järnvägsstyrelsen ämnar stanna. Ty icke vill man väl söka få riksdagen att tro, att de 15.45 milj. kronor enligt nuvarande prisläge, som anföras å sid. 47 i propositionen, äro avsedda att motsvara det behov, som man för icke länge sedan beräknade till en kapitalplacering på 189 milj. kronor enligt prisläget före kriget. Det är visserligen sant, att järnvägsstyrelsen nu icke längre avser att bygga en ny sammanbindningsbana utmed västsidan av Riddarholmen, såsom fallet var år 1919, men då hela denna nya sammanbindningsbana mellan Södra stationen och Centralstationen icke ingick med mer än 15.2 milj. kronor i de omnämnda 189 miljonerna, så måste ju inses, att frågan om ny sammanbindningsbana eller icke ny sammanbindningsbana ingalunda är ur kostnadssynpunkt av så vägende betydelse, som man på de senaste 2 åren hållit för troligt. Om bangårdsfrågan får utveckla sig enligt de grunder, vilka år 1919 antogos av järnvägsstyrelsen i full anslutning till 1915 års bangårdskommission, har man därför att i *det stora hela* räkna med samma totala framtidskostnad, vare sig man utgår från den nuvarande sammanbindningsbanans bibehållande eller icke bibehållande.

I meromnämnda 189 milj. kronor ingingo 3 spår för själva sammanbindningsbanan, d. v. s. ett spår mera än nuvarande sammanbindningsbana upptager. Detta tredje spår avsåg att motsvara godstrafikens behov. Men härutöver komma att erfordras ytterligare 2 spår för persontrafik, enär den nord-sydliga förortsbanan under förutsättning av fjärrtrafikens kvarblivande å den nuvarande sammanbindningsbanan icke kan komma till utförande, varom mera här nedan. Under dessa förhållanden blir skillnaden i kostnad mellan 1915 års bangårdskommissions år 1919 framlagda stora förslag och det nu föreliggande om sammanbindningsbanans bibehållande för hela statsbanetrafikens räkning med tiden ännu mera utplånad (se härom förortsbanekommissionens betänkande sid. 71—72 samt 123—124).

Vilken betydande inverkan på Stockholms bangårdsfrågas lösning i förenklande riktning förortsbanefrågans lösande på grundval av en nord-sydlig förortsbaneinfart däremot skulle komma att utöva, belyses närmare i förortsbanekommissionens betänkande sid. 63—71.

Järnvägsstyrelsens hållning till och uppfattning om förortsbanefrågan har emellertid varit ytterst varierande. Numera, enligt styrelsens meromnämnda yttrande den 21 maj 1921 över det s. k. 1921 års bangårdsförslag, vill styrelsen hålla före, att förortstrafiken för all framtid skulle vara betjänad med ett inledande till Stockholm medelst förortsspårvägar i gatuplanet. År 1919 däremot ville järnvägsstyrelsen hålla före, att om bangårdsfrågan icke bleve löst i enlighet med det då framkomna 1915 års bangårdskommissions förslag utan i stället enligt den s. k. Smedsuddslinjen, så komme detta att nödvändiggöra utbyggandet av ett förortsbanesystem; detta innebär från styrelsens sida givetvis spårvägssystemets underkännande såsom fullgott transportmedel för förortstrafik och ett erkännande

av nödvändigheten att härför äga att tillgå även bandrift. Det är dessutom härvid att lägga märke till, att styrelsen i detta sammanhang ville göra gällande, att bangårdsfrågans grundande på Riddarholmslinien komme att sätta huvudbanesystemet istånd att med avseende på förortstrafikens ombesörjande ersätta behovet av särskilda förortsbanor, åtminstone för en lång framtid.

I motsättning härtill kan emellertid anföras, att järnvägsstyrelsen enligt nyss omnämnda Riddarholmen berörande s. k. 1910 års bangårdsförslag på sin tid hade upptagit en särskild nord-sydlig förortsbaneinfart, till vilkens utförande styrelsen ansåg att staten borde medverka. Enligt de därvid uppgjorda kostnadsberäkningarna skulle nämnda nord-sydbana mellan Älvsjö och Järva stationer, fortledd över Skanstull, hava kommit att i byggnadskostnad och marklösen draga en jämförelsevis så lindrig kostnad som 16,197,000 kronor. Man jämföre härmed den tilläggskostnad, utöver härovan anförda 44 milj. kronor för 1910 års bangårdsförslag, som uppstått, sedan järnvägsstyrelsen i anslutning till 1915 års bangårdskommission sedermera avkopplat bangårdsfrågan från dess, noga taget, oupplösliga sammanhang med förortsbanefrågan, vilken avkopplingsåtgärd i väsentlig mån bidragit till att av de 44 milj. kr. blevo 189 milj. kr., enligt prisläget före kriget.

Det ur ren trafiksynpunkt förmånligaste vore helt visst, att såväl fjärrtrafik som förortstrafik å skilda dubbelspår *båda* framdroges utmed Riddarholmen. Men då ur synpunkt av ett nyvaknat intresse för vissa historiska, kulturella och estetiska faktorer, vilka av alla nu synas vara erkända, detta icke numera anses böra förekomma, möter — såsom statens förortsbanekommission påvisat — det intet verkligt hinder av praktisk eller ekonomisk natur att från den nuvarande sammanbindningsbanan avlasta den mera långväga trafiken och inleda densamma till den nuvarande centralstationen över Långholmen—Smedsudden och Kungsholmen, medan den nuvarande sammanbindningsbanan förbehålles åt förortstrafik; dels den av statsbanan hittills ombesörjda och dels dylik trafik från blivande förortsbanor inom övriga delar av Stockholms omgivningar.

Statens byggnadsstyrelse har emellertid även den, enligt sid. 29—30 i propositionen, givit uttryck åt den uppfattningen, att ett antagande av det nu föreliggande avtalsförslaget i bangårdsfrågan kan, genom de gjorda markreservationerna å sträckan från Årsta holmar till södra tunnelmynningen, komma att leda till stambanans fastläsande i sitt nuvarande läge över Söder- och Norrström. Genom vad som här andragits, torde faran därav framstå såsom ännu större, än vad byggnadsstyrelsen synes hava velat giva uttryck åt. De markreservationer, som gjorts i avsikt att säkerställa Smedsuddslinjens framtida utförande, äro nämligen *även om de vore med hänsyn till Smedsuddslinjen väl avpassade* (vilket dock icke är fallet, se nedan) dock av föga betydelse i betraktande av den ståndpunkt, järnvägsstyrelsen visat sig intaga och som, automatiskt, ofrånkomligen måste leda till den nuvarande linjesträckningens fastläsande för såväl fjärr- som lokaltrafik.

Nederst å sid. 31 säger departementschefen, att han »i likhet med byggnadsstyrelsen finner angeläget tillse, att stationsanordningarna å Södermalm icke givas sådan omfattning, att ingångslinjens definitiva sträckning därigenom fastläses». Men å nästföljande sida säger departementschefen strax därefter, att han icke finner anledning föreligga att, på sätt byggnadsstyrelsen ifrågasatt, från statens sida påyrka sådan överenskommelse, varigenom staten skulle binda sin

handlingsfrihet i avseende på en eventuell utbyggnad av nämnda station. Dessa båda yttranden stå onekligen i strid med varandra. *Det kan väl nämligen icke vara nödvändigt att förbehålla sig handlingsfrihet i en punkt, i avseende på vilken man redan nu vore övertygad, att man endast kan handla på det ena sättet.* Det är ju visserligen gott och väl, att Stockholms stad för sin del medgivit denna handlingsfrihet genom att gå med på eljest onödigt vidlyftiga markreservationer utmed linjesträckan från Årsta holmar till södra tunnelmynningen. *Men uppenbarligen hade det för staten varit långt förmånligare, om i stället för dessa markreservationer andra medgivanden från Stockholms stads sida hade gjorts, som kunnat obestriddligen vara av värde och varigenom icke ett nu befarat fastläsande av ingångslinjens definitiva sträckning — helt och hållet i onödan — underlättats.*

Å sid. 90 i förortsbanekommitténs betänkande klargöres, att inom Stockholms stad olika var för sig inflytelserika uppfattningar måste vara rådande ifråga om förortsbanesystemet och lämpligheten av dess förverkligande samt att från statens sida det är en maktpåliggande uppgift att av de olika, inom Stockholms stad föreliggande ståndpunkterna understödja den, som bäst överensstämmer med det allmänna riksintresset.

Summan av det hela är, att ehuru det föreslagna broläget vid Årsta holmar kan synas väl valt och innebära goda framtidsmöjligheter, så är frågan i sin helhet alltför lösligt utredd för att böra fastläsas i enlighet med regeringspropositionen.

Beträffande den i förslaget ingående utvidgningen av Centralstationen lär denna fråga icke kunna anses mogen för besluts fattande, innan statens järnvägars ställning till förortstrafikfrågan ytterligare klargjorts. Förortsbanekommissionens utredningar visa, att förortstrafiken vid Centralstationen såväl med avseende på tågantal som resor utgör väl hälften av Centralstationens hela trafik. Av fig. 12 a, sid. 58 i förortsbanekommissionens betänkande framgår också, att sedan år 1914, då en arsevärd utvidgning av anläggningarna vid Centralstationen senast beslöts, någon avsevärdare ökning av fjärrtrafiken fram till år 1920 icke förekommit. — Under år 1921 ägde nedgång rum i avseende på fjärrtrafik och fjärrmare lokaltrafik med omkring 350,000 resor, därav 240,000 ensamt för fjärrtrafik.

Huru den nord-sydliga förortsbanan lämpligast bör framdragas i förhållande till Centralstationen föreligger icke i detalj utrett, men denna fråga röner i hög grad inverkan av det nu föreliggande utvidgningsförslaget för Centralstationen.

Att förlägga den nord-sydliga förortsbanan utmed den nuvarande sammanbindningsbanan, samtidigt som denna bibehålles för fjärrtrafiken, kan av skäl, som sammanfattas å sid. 122 i förortsbanekommissionens utredning, icke lämpligen ifrågasättas, såsom ledande till stora olägenheter såväl med hänsyn till kostnaderna som ur åtskilliga andra synpunkter.

Departementschefens yttrande på sid. 20 i prop. om önskvärdheten av att staten icke nu binder sig för arbeten av större omfattning, än som kan anses oundgängligen påkallat, är säkerligen välbetänt. Men just därför borde tillses, att möjlighet icke föreligger att fastläsa den framtida utvecklingen på annat sätt än i fullt lämplig och ekonomisk riktning. Tillsvidare är järnvägens höjande över Hammarbyleden och utkrävandet från staden allenast av den härför erforderliga marken det enda, som behöver ifrågakomma. Möjligen kunde därutöver redan nu ifrågasättas att, i avvaktan på en fullständig nutids- och framtidsplan för såväl bangårds- som förortsbanefrågans lösning, ilgodstrafiken förflyttades från Centralstationen till Norra stationen och därvarande styckegodstrafik till Norrtull.

De avsevärda lokalutrymmen, som därigenom komme att frigöras vid Centralstationen, komme att bereda ökat utrymme för persontrafiken och möjliggöra uppskjutandet av den negativa åtgärd för utrymmenas förbättrande därstädes, som ligger i det av järnvägsstyrelsen den 12 dec. 1921 föreslagna nedrivandet av den nuvarande, föga störande tillbyggnaden på framsidan av centralstationshuset. Järnvägsstyrelsens omfattande ombyggnadsplan med hänsyn till den nuvarande perronghallen och perrongsystemet m. m. kunde därigenom åtminstone uppskjutas, därest den icke i stället — såsom antagligt synes vara — bleve väsentligen omlagd och förändrad.

De markreservationer för Smedsuddslinjen, som enligt det mellan bangårdsdelegerade föreliggande förslagsavtalet skulle komma att vidtagas, äro icke grundade på erforderlig teknisk utredning och därför alltför summariska för att kunna tillerkännas något egentligt sakligt värde, allra helst som inga åtgärder föreslagits för att säkerställa åtkomsten av erforderlig mark i enskild ägo. En uppgift, att man enligt Smedsuddslinjen, genom att densamma framginge i tunnel å sådana sträckor, där enskild mark beröres, icke skulle vara beroende av enskilda markägare, kan betecknas såsom förhastad. Den nämnda tunneln, som förekommer endast å en del av den å Södermalm genom enskild mark förlöpande linjesträckan, framgår nämligen mycket nära markytan. Tunneln utgöres huvudsakligen av bergsprängning i öppet schakt, som därefter får övertäckas och icke kan framdragas utan uppgörelse med markägarna. Enligt 2 av de 3 mellan Hornsgatan och Långholmen ifrågasatta alternativa linjesträckningarna förekommer visserligen naturlig tunnel till mindre omfattning, dock icke å privat utan å kommunal mark. I fråga om det återstående och ur flera synpunkter mest önskvärda alternativet, med den föreslagna Smedsuddslinjen gående genom det ännu ej fullständigt bebyggda kvarteret Muttern, har på allra senaste tiden igångsatts ett nytt byggnadsföretag, ägnat att försvåra linjens framdragande.

De inom statens och stadens ägområden gjorda markreservationer för Smedsuddslinjen göra det icke möjligt att för dessa och närgränsande områden fastställa någon stadsplan, innan frågan om Smedsuddslinjens läge blivit genom fortsatta utredningar och överenskommelser fixerat. Å sid. 46 angiver också departementschefen beträffande ifrågavarande statliga markområden, att en närmare utredning erfordras, *»så snart frågan om avyttring av dessa områden blir aktuell»*. Härvid torde emellertid böra uppmärksammas, att någon avyttring aldrig torde kunna ifrågasättas, förrän stadsplan kunnat för nämnda områden uppgöras och fastställas, att en dylik procedur alltid kräver relativt långvariga utredningar och förberedelser, samt att i föreliggande fall icke ens utredning därom är möjlig att företaga, innan det i första hand blivit planlagt och bestämt i avseende på järnvägsfrågan. Dessutom kan anföras, att frågan om lämplig användning för statens stora markområden inom och invid Stockholm alltid varit och alltfjänt är aktuell, ehuru föga gjorts för att beakta detta.

Till slut får undertecknad framhålla, att vad som yttrats såväl av statens byggnadsstyrelse och statens förortsbanekommission som av Stockholms stadsplanenämnds och trafikkommittés tekniska tjänstemän — liksom även av undertecknad i förening med ingenjör Semler i våra på begäran avgivna utlåtanden till bangårdsdelegerade — står i huvudsaklig överensstämmelse med undertecknads här gjorda framställning.

Stockholm den 10 april 1923.

Erik Winell.