

Nr 171.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående omläggning av västra stambanans ingångslinje till Stockholm m. m.; given Stockholms slott den 9 mars 1923.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Anders Örne.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 9 mars 1923.*

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikes ärendena BRANTING, statsråden LINDQVIST, THORSSON, OLSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, ÅKERMAN, SCHLYTER, ÖRNE.

Departementschefen, statsrådet Örne anför:

Vid anmälan den 19 juni 1919 av 1915 års bangårdskommissions förslag till nya bangårdsanordningar i Stockholm ävensom järnvägsstyrelsens däröver avgivna utlåtande anbefalldes Kungl. Maj:t överståthållar-

*Bihang till riksdagens protokoll 1923. 1 saml. 136 häft. (Nr 171). 558 23 1*

Inledning.

ämbetet att infordra Stockholms stadsfullmäktiges yttrande i anledning av nämnda förslag, varjämte Kungl. Maj:t dels bemyndigade statsrådet och chefen för dåvarande civildepartementet att utse högst tre delegerade för att med representanter för Stockholms stad förhandla i Stockholms bangårdsfråga, dels ock anbefalldes överståthållarämbetet att anmoda Stockholms stadsfullmäktige att utse representanter för att med de delegerade, som av nämnda departementschef komme att utses, förhandla såväl angående det sätt, varpå nämnda bangårdsfråga borde tekniskt lösas, som ock angående den medverkan av Stockholms stad, som därvid måste förutsättas.

Sedan de i enlighet härmed utsedda representanterna för staten och Stockholms stad avslutat sina förhandlingar, överlämnade statens delegerade med skrivelse den 28 januari 1921 till kommunikationsdepartementet betänkande ävensom preliminärt avtal mellan staten och Stockholms stad i bangårdsfrågan. Det sålunda träffade avtalet avsåg genomförandet av ett utav de delegerade uppgjort förslag till bangårdsanordningar i Stockholm, vilket förslag av de delegerade benämndes 1921 års bangårdsförslag.

Över nämnda förslag avgåvos infordrade yttranden av byggnadsstyrelsen den 11 mars 1921, av statens förortsbanekommision för Stockholm den 14 mars 1921 och av järnvägsstyrelsen den 17 maj 1921, varefter förortsbanekommisionen den 23 september 1921 inkom med en ny skrivelse i ämnet. Vidare inkommo framställningar i ämnet från Djurgårdskommisionen samt från Liljeholmens fastighetsägareförening och åtskilliga andra i frågan intresserade.

Vid anmälan av denna fråga den 13 april 1922 inför Kungl. Maj:t förordade jag såsom chef för kommunikationsdepartementet vissa jämkningar i 1921 års bangårdsförslag med därtill hörande avtal; och hemställde jag i anslutning härtill om bemyndigande att vidtaga åtgärder för åvägabringande av nya underhandlingar i Stockholms bangårdsfråga mellan delegerade för staten och Stockholms stad. Denna hemställan blev av Kungl. Maj:t bifallen.

Enligt berörda bemyndigande anmodade jag sedermera statens delegerade vid de tidigare förhandlingarna — regeringsrådet L. A. V. Rydin, distriktschefen vid statens järnvägar C. A. Schultz samt dåvarande förste byrådirektören vid samma järnvägar A. G. Hellgren — att i angivet syfte träda i förbindelse med Stockholms stads vederbörande myndighet. Efter det i anledning härav regeringsrådet Rydin till Stockholms stadskollegium avlätit en skrivelse i ämnet, utsågo stadsfullmäktige vid sammanträde den 30 juni 1922 tre delegerade för ifrågavarande underhandlingar, nämligen borgarråden C. G. Juhlin-Dannfelt, C. H. F. Meurling samt G. R. J. Åkerman.

Efter avslutade förhandlingar hava statens delegerade med skrivelse den 15 februari 1923 till kommunikationsdepartementet överlämnat betänkande ävensom ett nytt, sistnämnda dag avslutat preliminärt avtal mellan staten och Stockholms stad i bangårdsfrågan. Detta avtal avser genomförandet av vissa av de delegerade föreslagna bangårdsanordningar m. m., huvudsakligen avseende ny infartsled för västra stambanan över den nya Hammarbyleden. Delegerades förslag benämnas i det följande 1923 års bangårdsförslag.

Över sistnämnda förslag har järnvägsstyrelsen avgivit infortrat yttrande den 27 februari 1923. Vidare hava yttranden avgivits dels den 28 februari 1923 av byggnadsstyrelsen, i vad förslaget berör stadsplane-frågor, dels ock, i fråga om vissa föreslagna markreservationer, av fångvårdsstyrelsen den 21 februari 1923, arméförvaltningens fortifikationsdepartement den 28 februari 1923, medicinalstyrelsen den 24 februari 1923 och domänstyrelsen den 28 februari 1923.

Innan ännu 1921 års bangårdsförslag av Kungl. Maj:t upptagits till behandling, hade järnvägsstyrelsen i skrivelse den 12 december 1921 gjort framställning om anslag för vissa arbeten, avseende omändring av Stockholms centralstation och utvidgning av Norrtulls godsstation. Detta förslag föranledde emellertid icke någon framställning till 1922 års riksdag. I skrivelse den 8 september 1922 med framställning angående anslag att äskas av 1923 års riksdag har järnvägsstyrelsen förnyat sin nyssnämnda framställning.

Vid anmälan den 8 januari 1923 av frågan om anslag till utgifter för kapitalökning beträffande de under kommunikationsdepartementet lydande affärsdrivande verken framhöll jag lämpligheten av att i samband med eventuellt förslag om ny infartsled över Hammarbyleden, varom förhandlingarna då ännu pågingo, även toges under omprövning järnvägsstyrelsens förslag till ombyggnad av Stockholms centralstation m. m. I enlighet med min hemställan har Kungl. Maj:t jämväl i den till innevarande års riksdag avlätna statsverkspropositionen under utgifter för kapitalökning, punkt 9, föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlätas i ämnet, för båda nu nämnda ändamål för budgetåret 1923—1924 beräkna ett gemensamt reservationsanslag av 2,500,000 kronor.

Ett av de för lösande av Stockholms bangårdsfråga viktigaste problemen avser sättet för ernående av erforderligt oberoende mellan järnvägstrafiken å västra stambanans ingångslinje samt sjöfarten. Nämnda bana korsas inom huvudstadens område av tre farleder, nämligen Lilje-

Bangårdsfrågans allmänna läge.

holmsviken, som utgör inlopp till Årstaviken, samt Söderström och Norrström. De över dessa farleder anlagda järnvägsbroarna, vilka samtliga äro försedda med svängspann, hava följande fria höjder över Mälarens medelvattenyta: vid Liljeholmsviken 1.75 meter, vid Söderström 2.25 meter och vid Norrström 2.75 meter. Farlederna genom Liljeholmsviken och Norrström, vilka kunna trafikeras allenast av pråmar eller andra mindre farkoster, äro för närvarande av jämförelsevis ringa betydelse för sjöfarten. Söderström däremot är såsom den nuvarande huvudsakliga genomfartsleden i Stockholm mellan Saltsjön och Mälaren av väsentlig betydelse och upptager jämväl en betydande sjötrafik.

Tiderna för öppnhållande av svängbron över Söderström reglerades till en början genom en av Kungl. Maj:t den 12 augusti 1864 utfärdad föreskrift i överensstämmelse med ett av de villkor, som av Stockholms stadsfullmäktige uppställts för viss markupplåtelse för sammanbindningsbanans anläggande. Enligt denna föreskrift skulle bron, så länge seglationen påginge, stå öppen minst halva tiden, räknad från solens uppgång till dess nedgång och från solens nedgång till dess uppgång varje dygn. Denna föreskrift ändrades av Kungl. Maj:t efter stadsfullmäktiges tillstyrkan genom brev den 28 mars 1896, varigenom föreskrevs, att bron skulle, under den tid sjöfarten påginge, varje dygn hållas öppen för sjöfarten, så ofta och så länge järnvägstrafiken det medgäve, dock sammanlagt minst halva dygnet, därav minst 4 timmar under dagen, räknat från klockan 6 f. m. till klockan 8 e. m.

Den tid, som i enlighet härmed står till förfogande för järnvägstrafikens förande över bron, är för nämnda trafiks del sedan länge till fullo utnyttjad och är vid växande trafik otillräcklig för trafikens rationella avvecklande. För sjöfarten utgör bron ett avsevärt hinder, särskilt som det vid tågförseningar eller andra oförutsedda rubbningar i tågtrafiken ofta ej kan undvikas, att de i vederbörande tidtabell fastställda särskilda tiderna för brons öppnhållande måste jämkas, därvid ej sällan en eller flera till och med på varandra följande, i tidtabellen upptagna broöppningar måste helt och hållet inställas, ett förhållande som inträffar trots järnvägsmyndigheternas strävan att på bästa sätt tillgodose sjötrafikens önskemål att tiden mellan broöppningarna bliva så korta som möjligt. Hänsynen till sjöfarten bereder jämväl såväl vid tidtabellens upprättande som vid dess tillämpande avsevärda svårigheter. I sådant hänseende kan påpekas, att vid bestämmandet av tågens avgångs- och ankomsttider vid Centralstationen hänsyn måste tagas till, förutom sjöfartsintresset, ett flertal andra förhållanden, såsom till den trafikerande allmänhetens önskemål, till disponibel personal och rullande

materiel, till möjligheterna att å stationerna intaga tåg samt till förbindelserna icke blott med en stor del av det egna landets utan ock med utlandets järnvägar.

Önskvärdheten att undanröja eller åtminstone minska det hinder, som sålunda järnvägstrafiken och sjöfarten ömsesidigt bereda varandra, har sedan långliga tider tillbaka varit beaktad. Tillkomsten av en ny farled mellan Saltsjön och Mälaren, den s. k. Hammarbyleden, är jämväl till stor del att tillskriva berörda förhållande och utgör en högst betydelsefull åtgärd för vinnande av behöfligt oberoende för de båda trafikslagen. Efter Hammarbyledens upptagande beräknas en betydande del av den nuvarande sjöfarten genom Söderström kunna hänvisas till den nya leden. Härigenom skulle, å andra sidan, på grund av den minskade sjöfarten i Söderström möjlighet vinnas till en inskränkning av den nu fastställda tiden för öppenhållande av bron därstädes och alltså större frihet ernås för järnvägstrafikens avvecklande. Förutsättningen för att en dylik avlastning skall komma till stånd är emellertid, att järnvägsövergången över den nya leden anordnas på ett för sjöfarten tillfredsställande sätt.

För den allmänna planläggningen av bangårdsanordningarna i Stockholm har tillkomsten av en ny segelled, särskilt avsedd för större fartyg, mellan Saltsjön och Mälaren varit av väsentlig betydelse. Innan planerna på den nya leden framkommit, voro utredningarna i Stockholms bangårdsfråga i regel baserade på, att huvudpersonstationen skulle anordnas som säckstation. Detta hade sin naturliga orsak däri, att sjöfarten mellan Mälaren och Saltsjön då antogs sannolikt komma att allt fortfarande framföras genom Riddarfjärden och nuvarande slussen vid Söderström, varför det med hänsyn härtill ansågs nödvändigt, att västra stambanan leddes över Riddarfjärden å segelfri höjd. En dylik bro ansågs emellertid på grund av terrängförhållandena böra förläggas antingen över någon av Essingeöarna eller över Långholmen och Smedsudden. För att då erhålla ett centralt läge för huvudpersonstationen var det nödvändigt, att västra stambanan efter övergången av Riddarfjärden fördes österut in till Norrmalm, där nämnda station måste anordnas såsom säckstation. Att dylika stationer just vid denna tidpunkt anlades på flera platser utomlands, ansågs jämväl innebära en garanti för, att säckstationstypen vore lämplig för en stor personstation.

Sedan frågan om Hammarbyleden trängt fram till aktualitet, kom bangårdsfrågan emellertid i annat läge. Under förutsättning av en dylik ny led har det ansetts vara för sjöfarten tillräckligt, att västra stambanan korsade den nya leden å segelfri höjd, varemot brohöjden

över Riddarfjärden ansetts kunna eftergivas, enär sjöfarten i Söderström, efter Hammarbyledens tillkomst, kunde antagas bliva avsevärt mindre. De förslag till lösande av Stockholms bangårdsfråga, som sedan år 1910 framlagts av järnvägsstyrelsen eller förordats av särskilda sakkunnigberedningar och vilka bygga på direkt infartslinje samt Centralstationens anordnande såsom genomgångsstation, hava jämväl fått sin karaktär av berörda förhållande.

Beträffande de tidigare förslagen i Stockholms bangårdsfråga torde få hänvisas till den redogörelse, som föreligger i 1921 års tryckta betänkande. Bangårdsförslagen torde i stort sett kunna sammanföras i vissa huvudgrupper, beroende på sättet för västra stambanans inledande till huvudstaden samt anordnandet av Centralstationen.

I en *första huvudgrupp* kunna sammanföras de förslag, enligt vilka västra stambanan framdrages i direkt linje över Södermalm till Norrmalm, där huvudpersonbangården anordnas såsom genomgångsstation på nuvarande eller närbelägen central plats. Till denna grupp höra järnvägsstyrelsens förslag av år 1910 och år 1914 samt det av 1915 års bangårdskommission förordade förslaget ävensom 1921 års bangårdsförslag. Hit kunna ock hänföras vissa av teknikern Adolf Johanson i Vårgårda och ingenjören E. V. Westin framlagda projekt ävensom ett av arkitekten Cyrillus Johansson framfört förslag.

Till en *andra huvudgrupp* kunna sammanföras de s. k. säckstationsförslagen, enligt vilka västra stambanan införes till Stockholm antingen över Essingeöarna eller över Södermalm och Långholmen till Kungsholmen, varifrån den framdrages till en å Norrmalm förlagd, såsom säckstation anordnad huvudpersonbangård. Hit höra det av järnvägsstyrelsen år 1901 framlagda s. k. Essingeförslaget och 1901 års bangårdskommittés förslag, båda avgivna innan planerna på Hammarbyleden framkommit, ävensom det av 1915 års bangårdskommission utarbetade, men ej förordade säckstationsförslaget. Till denna huvudgrupp äro jämväl att hänföra av överstelöjtnanten B. Stafsing och arkitekten Hj. Törnqvist framlagda förslag.

En *tredje huvudgrupp* bilda de förslag, enligt vilka en huvudpersonstation skulle anordnas såsom genomgångsstation å Kungsholmen eller annan icke centralt belägen plats inom Stockholm. Till denna grupp hör det av 1915 års bangårdskommission utarbetade, men ej förordade s. k. Kungsholmsförslaget. Såsom varianter av Kungsholmsförslaget kunna räknas av kaptenen H. N. Pallin framlagda förslag. Till denna grupp kan även hänföras ett av majoren Ingemar Petersson framlagt projekt, enligt vilket västra stambanan skulle inledas till Stockholm över Södermalm, Beckholmen och Skansen fram till Ladugårdsgärdet,

där huvudstationen skulle förläggas och anordnas såsom genomgångsstation. Ett av J. W. Wahlström skisserat förslag kan ock hänföras till denna grupp.

En mellanställning mellan första och tredje gruppen intager ett förslag, som framlagts av arkitektfirman Höög & Morssing m. fl., enligt vilket förslag västra stambanan inledes över Södermalm, Långholmen, Smedsudden till Kungsholmen, där huvudpersonstationen, anordnad såsom genomgångsstation, förlägges mellan Fleminggatan och Klaraviken. Till denna station skulle enligt förslaget norra stambanan ledas genom tunnel under Norrmalm.

Innan jag härefter närmare redogör för det nu till behandling föreliggande förslaget, torde i korthet böra erinras om den ståndpunkt, statsmakterna tidigare intagit till frågan om västra stambanans omläggning i anledning av den nya farledens tillkomst.

Tidigare beslut rörande Hammarbyleden.

Beslutet om Hammarbyledens tillkomst daterar sig från den 25 maj 1914, då Stockholms stadsfullmäktige, under förutsättning av erforderligt tillstånd från det allmännas sida, beslöto, att en ny farled för fartyg med 5.5 meters djupgående skulle anläggas från Saltsjön vid Danviken genom Hammarbysjön, Årstaviken och Liljeholmsviken till Mälaren med sluss vid Skanstull i huvudsaklig överensstämmelse med ett av stadens byggnadskontor utarbetat förslag av den 5 september 1913.

Framställning av Stockholms stadsfullmäktige.

Nämnda förslag förutsatte, att västra stambanan samtidigt med farledens utförande omlades och inleddes på ny högbro över Årstaviken vid Arsta holmar samt att den nuvarande järnvägslinjen över Liljeholmsviken slopades. I anslutning till vad förslaget i denna del innehöll anhöllo jämväl stadsfullmäktige hos Kungl. Maj:t, att staten senast till ingången av år 1922 måtte hava anordnat ingångslinjen för västra stambanan till Stockholm på sådant sätt, att den blivande sjötrafiken genom Årstaviken och järnvägstrafiken bleve så vitt möjligt oberoende av varandra.

Sedan åtskilliga myndigheter, bland andra järnvägsstyrelsen, avgivit utlåtande över denna framställning, föreslog Kungl. Maj:t i en den 26 mars 1915 avgiven proposition, nr 109, riksdagen medgiva,

1915 års riksdag.

att staten finge — under förutsättning att Stockholms stad förbunde sig att uppfylla vissa av järnvägsstyrelsen i sådant hänseende föreslagna villkor, med de smärre jämkningar däri, som Kungl. Maj:t kunde finna lämpliga — utfästa sig att till tiden för Hammarbyledens

öppnande för allmän trafik, dock tidigast den 1 januari 1922, hava ombyggt västra stambanans ingångslinje till Stockholm på sådant sätt, att sjöfarten genom farleden samt järnvägstrafiken däröver bleve i erforderlig mån oberoende av varandra, *antingen* genom att förlägga järnvägen å bro över Årstaviken med omkring 26 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann *eller ock* genom att förändra den nuvarande järnvägslinjens korsning med farleden vid Liljeholmen sålunda, att järnvägen framdroges å bro med omkring 4·8 meters fri höjd över medelvattenytan och rörligt spann.

Förenämnda av järnvägsstyrelsen föreslagna villkor finnas angivna i det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet.

Riksdagen, som i skrivelse den 11 maj 1915, nr 99, anmälde sitt beslut i frågan, fann det, med hänsyn till Stockholms stads önskemål att till avhjäljande av den rådande arbetslösheten igångsätta farledsföretaget snarast möjligt, vara av vikt, att staden redan vid dåvarande tidpunkt tillförsäkrades visshet därom, att sjöfarten i Hammarbyleden komme att ställas i erforderligt oberoende av trafiken å västra stambanan. Riksdagen biföll jämväl i huvudsak Kungl. Maj:ts förslag i ämnet men betonade samtidigt, att den ifrågasatta utfästelsen icke finge innebära något föregripande av frågan om 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 därför, att staten ägde ordna brofrågan på annat sätt än i enlighet med Kungl. Maj:ts alternativa förslag, dock så att därigenom icke ställdes större hinder i vägen för sjöfarten än som skulle komma att ske vid utförandet av berörda alternativ.

Kungl. Maj:ts  
beslut den  
18/6 1915.

Vid föredragning den 18 juni 1915 av riksdagens ifrågavarande beslut uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att på särskild framställning av Stockholms stadsfullmäktige träffa sådant avtal med Stockholms stad i föreliggande ämne, att staten lämnade den av riksdagen godkända utfästelsen mot det att Stockholms stad

*dels* medgäve, att Kungl. Maj:t från den tidpunkt, då ifrågavarande avtal träffades, skulle, efter det staden i varje särskilt fall lämnats tillfälle att yttra sig, äga att bestämma tiderna för *och* upphållande av såväl järnvägsbron över Söderström som de ifrågasatta nya broarna över Hammarbyleden för västra stambanan och en blivande förortsbana;

*dels* åtog sig att med äganderätt till statens järnvägar upplåta all den staden tillhöriga mark, som erfordrades för västra stambanans om-



läggning i slutligt läge över den nya farleden och för de i samband därmed stående utvidgningar och anläggningar av stationer; att upplåta den för den alternativt ifrågasatta provisoriska omläggningen av stambanan erforderliga, staden tillhöriga marken att av statens järnvägar med nyttjanderätt innehavas, så länge den behövde tagas i anspråk för det angivna ändamålet; samt att utföra alla de omläggningar eller nyanläggningar av gator, vägar, planer, kajer samt ledningar av alla slag, som nödvändiggjordes genom utförande av de nya järnvägs- och bangårdsanläggningarna;

*dels* medgäve, att de kostnader, staten komme att nedlägga på grund av sitt åtagande att i enlighet med stadens hemställen omlägga västra stambanan till vinnande av oberoende mellan sjöfarten i farleden och järnvägstrafiken, samt stadens tillhandahållande av markområden och stadens kostnader för ovan omförmälda gator, vägar och ledningar m. m., skulle vid den blivande slutliga uppgörelsen i Stockholms bangårdsfråga tillgodoräknas respektive parter på samma sätt, som om markupplåtelse ägt rum och arbetena utförts först sedan denna uppgörelse blivit träffad — därvid dock dessförinnan avstådd mark och utförda arbeten skulle beräknas till det värde, som de hade vid tiden för markens avstående och arbetenas utförande, samt sagda värde i varje fall genom överenskommelse eller skiljedom fastställas omedelbart, efter det marken avståtts eller arbetet utförts;

*dels* åtog sig att söka fastställelse å sådana ändringar av stadsplanen och hamnplaner, som betingades av västra stambanans omläggning och av genomförandet av de i samband därmed fastställda bangårdsplaner;

*dels* och slutligen medgäve Kungl. Maj:t att träffa avgörande, i händelse olika meningar angående statens och stadens skyldighet skulle uppkomma.

På grund av de vidare utredningar, som föreliggande fråga sedermera underkastats, har emellertid något avtal enligt ifrågavarande betydande icke blivit mellan staten och Stockholms stad ingånget.

I anledning av en utav Stockholms stads hamnstyrelse, på uppdrag av stadsfullmäktige gjord ansökning, meddelade överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Stockholms län genom gemensam resolution den 20 september 1915 Stockholms stad tillstånd att inrätta en allmän farled genom Hammarbysjön och Årstaviken i huvudsaklig överensstämmelse med byggnadskontorets förenämnda förslag den 5 september 1913, dock under förutsättning att frågan om västra stambanans ingångslinje till

Tillstånd till  
inrättande av  
Hammarby-  
leden.

Stockholm anordnades i enlighet med Kungl. Maj:ts nyssberörda beslut samt med iakttagande av vissa utav myndigheterna lämnade föreskrifter.

*Fastställd  
plan för  
Hammarby-  
ledens färdig-  
ställande.*

Vid sammanträde den 22 september 1921 hava Stockholms stadsfullmäktige godkänt en av den s. k. Hammarbyledskommissionen förordad plan för Hammarbyleden, enligt vilken plan farleden skulle kunna fullbordas under år 1926. Anslag för bedrivande av arbetena å farleden hava jämväl av fullmäktige anvisats i enlighet med nämnda plan.

*Direktiv för  
de senaste  
förhand-  
lingarna  
mellan sta-  
ten och  
Stockholms  
stad.*

De senaste förhandlingarna i Stockholms bangårdsfråga, vilkas resultat nu föreligger till Kungl. Maj:ts prövning, hava föranletts av vissa erinringar mot 1921 års bangårdsförslag ävensom det i samband därmed upprättade avtalet i bangårdsfrågan. I anslutning till dessa erinringar hava jämväl vissa direktiv givits för de nya underhandlingarna såväl från statens som stadens sida. Då dessa direktiv varit grundläggande för ifrågasvarande förhandlingar, torde här en redogörelse böra lämnas för vad i berörda hänseende förekommit.

*1921 års  
bangårds-  
förslag.*

1921 års bangårdsförslag omfattade huvudsakligen följande anordningar.

Västra stambanans huvudspår skulle enligt förslaget omläggas från en punkt omkring 1 kilometer norr om Älvsjö station, framdragas över Årsta holmar på bro med rörlig del och 26 meter fri höjd över medelvattenytan samt vidare över Södermalm fram till nuvarande stambanan, som från en punkt ungefär vid Timmermangatan skulle följas genom nuvarande Södermalmstunneln och över nuvarande sammanbindningsbanan fram till Centralstationen.

Förslaget avsåg att tills vidare bibehålla broarna över Söderström och Norrström i huvudsakligen oförändrat plan- och höjdläge, fränsett en mindre ändring framdeles av bron närmast Klara strand, men möjliggjorde, enligt vad i avtalet framhölls, en höjning vid ett senare tidsskede av nuvarande järnvägsbron över Söderström.

Norra stambanans huvudspår skulle enligt förslaget omläggas mellan Järva och Tomtebodas övre station och förläggas utmed stambanans ursprungliga sträckning. Mellan Tomtebodas övre station och Centralstationen bibehölls nuvarande stambanan i oförändrat läge.

Beträffande Centralstationen förutsatte förslaget, att denna station skulle, så länge västra stambanan kvarläge å nuvarande bro över Söder- och Norrström, i nuvarande eller höjt läge, eller om densamma förlades å annan direkt linje mellan Söder- och Norrmalm, bibehållas å nuvarande plats, anordnad såsom genomgångsstation. Det nuvarande stationshuset skulle bibehållas; när så befunnas erforderligt, skulle en ny stationsbyggnad uppföras tvärs över spårsystemet vinkelrätt mot och sammanbyggd med nuvarande stationshuset.

Enligt förslaget skulle vidare fraktgodsrörelsen vid Norra stationen överflyttas till godsstationen vid Norrtull, varjämte å Kungsholmen framdeles skulle anordnas en ny godsstation. Slutligen omfattade förslaget anläggandet av ny rangerbangård vid Årsta.

Förslaget avsågs att genomföras successivt allt efter trafikens krav å ökat utrymme, och skulle i ett första byggnadsstadium att omedelbart utföras ingå omläggning av västra stambanan å högbro över Hammarbyleden samt vissa utvidgningsarbeten vid Centralstationen och Norrtulls godsstation.

Rörande fördelningen mellan staten och staden av kostnaderna för förslagets genomförande innehöll förenämnda avtal, vars giltighetstid utgått den 1 juli 1922, i huvudsak följande.

Staden skulle med full äganderätt till staten utan ersättning överlåta alla de staden tillhöriga marker, som erfordrades för genomförande av 1921 års bangårdsförslag. Häri skulle inbegripas även de staden tillhöriga marker, som sedan längre eller kortare tid disponerats av statens järnvägar, och som efter genomförande av förslaget fortfarande vore behövlige för järnvägsändamål.

Staten å sin sida skulle till staden med full äganderätt utan ersättning överlåta alla de statens marker, som disponerades av statens järnvägar, men som efter förslagets genomförande icke vidare erfordrades för järnvägsändamål. Härutöver skulle staten överlåta vissa i avtalet angivna, staten tillhöriga fastigheter, vilka icke berördes av järnvägsanläggningarna.

De för förslagets genomförande erforderliga enskilda tillhöriga områden skulle förvärfvas i vissa uti avtalet angivna fall av staden, i vissa fall av staten.

Utförandet av samtliga järnvägsanläggningar skulle bekostas av staten. Kostnaderna för ändringar och nyanläggningar av gator och vägar skulle till huvudsaklig del bestridas av staden; dock hade staten pålagts kostnaderna för vissa i detalj angivna dylika arbeten.

I fråga om tiden för utförandet av de i förslaget ingående anordningarna hade staten i huvudsak tillerkänts bestämmanderätten dock med undantag för de arbeten, som avsågo stambanans omläggning över Hammarbyleden. Genom avtalet reglerades vidare öppningstiderna för broarna över Hammarbyleden och Söderström.

Av de myndigheter, som anmodats yttra sig över 1921 års bangårdsförslag, hava byggnadsstyrelsen ävensom statens förortsbanekommision för Stockholm avstyrkt detsamma, under det att järnvägsstyrelsen i huvudsak förordat förslagets genomförande.

Yttranden  
över  
förslaget.

*Byggnadsstyrelsen* har sålunda på anförda skäl förklarat sig icke kunna biträda förslagets huvudidé, ett bibehållande och utvidgande av nuvarande järnvägsbron över Söderström och Norrström, eller den föreliggande möjligheten av ändring av broläget till Riddarholmens västra sida. Byggnadsstyrelsen, som för sin del hållit före, att den definitiva sträckningen av västra stambanans ingångslinje till Stockholm borde dragas över Långholmen—Smedsudden, har ifrågasatt igångsättandet av detaljerade nya utredningar rörande bangårdsfrågans lösning i sådan riktning. Innan resultatet av dessa utredningar föreläge, kunde styrelsen icke tillstyrka anläggandet av en högbro över Hammarbyleden vid Årsta, enär en dylik bro enligt styrelsens mening skulle försvåra Smedsuddslinjens tillkomst. Styrelsen har ansett, att frågan

om Hammarbyledens korsning för närvarande kunde provisoriskt lösas genom uppförande av en bro med 4·8 meter fri höjd vid Liljeholmen.

*Statens förortsbanekommission*, som huvudsakligen behandlat bangårdsförslaget med hänsyn till förortsbanefrågan, har därvid framhållit, att den lämpligaste vägen för lösande av sistnämnda problem vore, att, på sätt jämväl tidigare ifrågasatts, den nuvarande sammanbindningsbanan helt och hållet frigjordes från huvudbanetrafik och finge ingå som en länk i förortsbanesystemet. Ett bortflyttande av statsbanetraffiken från sammanbindningsbanan funne kommissionen även av andra av kommissionen närmare utvecklade skäl ofrånkomligt. Med hänsyn härtill har kommissionen som sin uppfattning uttalat, att bangårdsförslaget icke borde godkännas utan att i stället ytterligare utredningar borde verkställas, grundade på västra stambanans fortledande antingen över Årsta holmar samt över Långholmen och Smedsudden eller, om en avsevärdare modifikation i den fria brohöjden över Hammarbyleden vore möjlig, över Liljeholmen samt därifrån över Långholmen och Smedsudden. I avvaktan på resultatet av dessa utredningar, vilka jämväl borde omfatta utförande av ett särskilt förortsbanesystem, funne kommissionen, i likhet med byggnadsstyrelsen, att den trängande frågan om västra stambanans korsning med Hammarbyleden kunde lösas provisoriskt genom anläggande av en lågbro med 4·8 meter fri höjd vid Liljeholmen, vilken bro efter sex à sju års förlopp kunde ersättas antingen av en högbro vid Årstaholmar eller annat därmed jämförligt högbroförslag. I samband med stambanans fortledande framdeles över Långholmen och Smedsudden kunde, enligt kommissionens mening, den föreslagna provisoriska lågbron få nyttig användning även för framtiden såsom förbindelse mellan södra godsstationen och godsspårsanläggningen söder om Årstaviken.

Mot detta utlåtande har ledamoten av kommissionen Hellgren anmält sin reservation, varjämte ledamoten J. Bergström i särskilt yttrande utvecklat vissa synpunkter i fråga om värdet av stadens prestationer enligt avtalet.

*Järnvägsstyrelsen* har till en början uttalat, att de huvudriktlinjer för bangårdsfrågans lösning, som låge till grund för 1921 års bangårdsförslag och som byggde på direkt ingångslinje för västra stambanan med högbro över Hammarbyleden, personstation på Södermalm, lågbro över Riddarfjärden och Centralstationens bibehållande på nuvarande plats, anordnad som genomgångsstation, av styrelsen allt fortfarande ansåges vara de enda, som kunde leda till en från driftsteknisk samt byggnads- och drifts-ekonomisk synpunkt antagbar lösning av bangårdsfrågan. Endast efter dessa huvudprinciper kunde erhållas ett förslag, vars utbyggande gradvis kunde verkställas på praktiskt-ekonomiskt överkomligt sätt.

Beträffande järnvägens korsning med Hammarbyleden har styrelsen framhållit, bland annat, att det härvid gällde för staten att tillse, att den nya bron över nämnda led anlades på en höjd över vattenytan, som möjliggjorde ett sådant dirigerande av sjöfarten, att öppningstiderna för fartygens genomsläppande vid såväl denna bro som den nuvarande svängbron över Söderström kunde begränsas i en utsträckning, som möjliggjorde fri utveckling av järnvägstrafiken under överskådlig tid. Då staten emellertid skulle bekosta arbetet med omläggningen av stambanan över Hammarbyleden, vilket arbete dock främst vore betingat av kanalledens tillkomst, vore det också nödvändigt, att staten av Stockholms stad erhöle motsvarande ekonomiska utfästelser. Enligt styrelsens mening vore jämväl de fördelar, som genom 1921 års avtal vunnits för staten, så betydande, att de kunde försvara de avsevärda kostnader, som vore förenade med omläggningen. En förutsättning härför vore dock, att icke genom allt för stora krav från stadens sida på höjd och övriga dimensioner å

bron över Hammarbyleden utgifterna för staten vid stambanans omläggning onödigt ökades. Utan att vilja bestämt taga ståndpunkt till frågan, huruvida den blivande kanaleden för att fylla sitt ändamål kunde kräva en så stor brohöjd, som 1921 års bangårdsförslag förutsatte, ansåge dock styrelsen för sin del ingalunda uteslutet, att även med mindre brohöjd skäliga krav på sjöfartsleden kunde bli tillgodosedda. Skulle det visa sig, att brohöjden endast obetydligt kunde minskas under föreslagna 26 meter, borde broläget vid Årsta holmar bibehållas. Om däremot avsevärd minskning av brohöjden vore möjlig, kunde även andra brolägen ifrågakomma. En omläggning av stambanan på bro vid Liljeholmen med allenast 4'8 meter fri höjd ansåge dock styrelsen icke godtagbar ens såsom ett första byggnadsstadium.

Beträffande de tekniska anordningarna i 1921 års bangårdsförslag har styrelsen påpekat, att tågspåren genom Södermalms personstation i förslaget förlagts i lutning 1:100. Ehuru ett förläggande av tågspåren i horisontellt läge eller i svagare lutning uppenbarligen varit fördelaktigare, ansåge styrelsen dock, att nämnda detalj i förslaget vore godtagbart med det driftssätt, som av vissa skäl för avsevärd tid borde tillämpas vid denna personstation.

I fråga om bestämmelserna i 1921 års avtal har järnvägsstyrelsen i huvudsak ansett sig kunna tillstyrka desamma, dock har styrelsen ansett nödvändigt, att avtalet så ändrades, att statens järnvägars trafikbefäl finge befogenhet att för varje tidtabell efter samråd med stadens vederbörande myndighet bestämma de särskilda tiderna för öppenhållande av broarna över Hammarbyleden och Riddarfjärden. Ett godtagande av avtalet i denna del, enligt vilket överenskommelse i berörda hänseende skulle träffas mellan trafikbefälet och stadens hamnstyrelse, skulle enligt styrelsens mening lätt leda till avsevärda olägenheter för den händelse dylik överenskommelse ej kunde komma till stånd.

*Djurgårdskommissionen*, som i skrivelse den 28 februari 1921 yttrat sig i anledning av 1921 års bangårdsförslag, har därvid hemställt, att i det avtal, som komme att avslutas med Stockholms stad i bangårdsfrågan, bestämmelser måtte intagas där-om, att från såväl statens som stadens sida skulle reserveras marker för såväl en linje över Smedsudden som över Beckholmen.

Innan ännu 1921 års bangårdsförslag av Kungl. Majt upptagits till behandling, hade järnvägsstyrelsen såsom tidigare omnämnts den 12 december 1921 framlagt förslag till förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation.

Förslaget i fråga avsåg huvudsakligen *dels* beredande av rymliga och bekväma utrymmen för persontrafiken vid Centralstationen huvudsakligen genom apterande av nuvarande banhall till personhall för avgående resande, utökande av nuvarande plattformsutrymmen, fullständigt särskiljande av avgående och ankommande resandetrafik samt anordnande av särskild resgodsplattform för trafiken söderut, *dels* bortflyttning av all ilgodsrörelse från Centralstationen till Norra stationens nuvarande expeditions- och magasinslokaler, *dels ock* överflyttning av den huvudsakliga delen av fraktgodsrörelsen från Norra stationen till Norrtulls station, vilken senare station därför skulle avsevärt utvidgas.

*Järnvägsstyrelsens förslag till förbättrade anordningar vid Centralstationen.*

Beträffande detta förslag framhöll järnvägsstyrelsen, att de ifrågasatta arbetena icke i någon mån sammanhängde med omläggningen av stambanan över Hammarbyleden och ej kunde föregripa frågan om huru Stockholms bangårdsförhållanden en gång i framtiden skulle slutligen ordnas.

*Chefen för  
kommunikationsdeparte-  
mentet den  
13/4 1922.*

Vid anmälan den 13 april 1922 av 1921 års bangårdsförslag framhöll jag, att med hänsyn till den beräknade tiden för Hammarbyledens färdigställande och de av 1915 års riksdag gjorda utfästelserna beträffande anordnande av broförbindelse över farleden det syntes nödvändigt, att statsmakterna vid 1923 års riksdag fattade ståndpunkt till frågan om anordnande av ny ingångsled över farleden för statsbanetraffiken, varvid förutsattes motsvarande ställningstagande från Stockholms stadsfullmäktiges sida. Dessförinnan syntes emellertid böra tagas under övervägande, huruvida åtgärder borde vidtagas för en förlängning av det då gällande avtalet i bangårdsfrågan, vars giltighetstid, såsom förut nämnts, utgick den 1 juli 1922, eller om ytterligare utredning i ärendet borde äga rum.

På sätt av det föregående framgår, förordade jag för min del anordnande av nya underhandlingar i bangårdsfrågan, vilket förslag jämväl av Kungl. Maj:t bifölls. Beträffande riktlinjerna för dessa underhandlingar anförde jag följande.

»När man går att fatta ståndpunkt till denna fråga, har man, enligt min mening, att särskilt hålla i sikte de nu rådande ekonomiska svårigheterna, vilka sedan tiden för avtalets träffande yttermera framträtt och som måste föranleda en noggrann prövning, att ej ett förslag i förevarande ämne gives större proportioner, än som kan anses nödvändigt.

Ur nu angivna synpunkt ställer sig bangårdsdelegerades förslag givetvis fördelaktigt, då detta förslag till väsentlig del bygger på de nuvarande bangårdsanordningarna. Icke minst av betydelse härvidlag är bibehållandet av sammanbindningsbanan i huvudsakligen orubbat skick, vilken anordning kunnat vinnas genom att de nuvarande tiderna för öppenhållande av svängbron över Söderström enligt förslaget till överenskommelse skulle väsentligen inskränkas. Enligt vad såväl bangårdsdelegerade som järnvägsstyrelsen uppgivit, beräknas stambanetraffiken med de överenskomna öppningstiderna under mycket lång tid framåt kunna på ett tillfredsställande sätt ombesörjas å den nuvarande sammanbindningsbanan.

Frågan om öppningstiderna vid Söderström är givetvis på det allra närmaste beroende av, huru infartslinjen över Hammarbyleden ordnas. Allenast under förutsättning att tillräckligt oberoende mellan järnvägs- och sjötraffiken här vinnes för en väsentlig avlastning av sjötraffiken från Söderström, kunna nämligen nämnda öppningstider inskränkas i sådan grad, att järnvägstrafiken å den nuvarande sammanbindningsbron för avsevärd tid framåt säkerställas. Då den verkställda utredningen emellertid visat, att man under nu angivna förutsättning kan för lång tid framåt

räkna med bibehållandet av nämnda bro, torde synnerligen starka skäl tala för att man vid den planläggning av bangårdsfrågan, som må äga rum i samband med beslut om ny ingångslinje över Hammarbyleden, i förevarande avseende bygger på de nuvarande anordningarna. Visserligen kan man icke helt lämna ur sikte, att en förändring av förbindelselinjen mellan Norrmalm och Södermalm en gång i tiden vid växande trafik kan visa sig av behovet påkallad. Det synes mig dock ej nödvändigt att nu fatta ståndpunkt till huru i sådan händelse skall förfaras, utan lär det på förhand så ytterst svårbedömbara spörsmål för närvarande kunna lämnas å sido. Jag kan därför ej förorda, att — på sätt, bland annat, från byggnadsstyrelsens sida påyrkats — ytterligare utredning nu föranstaltas angående sättet för en omläggning av nämnda linje. Icke heller finner jag det böra ifrågasättas att allenast med hänsyn till förortsbaneintresset nu binda staten för en framtida omläggning av sammanbindningsbanan till annan linje.

Vad ovan framhållits angående nödvändigheten av att för närvarande, så långt ske kan, reducera bangårdsförslagets proportioner bör jämväl beaktas vid bedömande av frågan angående sättet för anordnande av ny ingångslinje för stambanan över Hammarbyleden, till vilken fråga det nu i främsta rummet är nödvändigt att taga ståndpunkt. Det lär alltså vara av vikt, att den blivande bron icke gives större höjd än som kan vara oundgängligen nödig för erhållande av det erforderliga oberoendet mellan järnvägs- och sjötrafiken. Yrkande om minskning i den av bangårdsdelegerade föreslagna brohöjden och bron's förläggning till Liljeholmen i stället för till Årstaholmar har jämväl framkommit från byggnadsstyrelsens sida och i ett flertal framställningar i ämnet. Även har anmärkts, att under alla förhållanden viss jämkning av brohöjden vore betingad för ernående av mera tillfredsställande lutningsförhållanden för den i förslaget ingående nya personstationen å Södermalm.

Från statens sida måste det uppenbarligen, på grund av de förut berörda ekonomiska förhållandena, vara av intresse, att bron icke uppföres till större höjd än som är nödvändig. Härvidlag har man dock att tillse, att några svårare hinder icke uppställas för sjötrafiken, då från statens sida eftergifter icke synas kunna göras i fråga om nödvändiga inskränkningar av öppningstiderna vid Söderström. Även bör beaktas, att då i varje fall en ny bro måste komma till utförande, en sådan lösning, som för mera avsevärd tid kan bliva bestående, är eftersträvansvärd.

Bangårdsdelegerade hava för sin del ansett sig böra stanna vid en bro av den höjd, som redan tidigare från stadens sida påyrkats. Utan att för närvarande vara beredd att härutinnan taga någon som helst ståndpunkt, anser jag det dock, med hänsyn till vad såväl järnvägsstyrelsen som andra i ärendet hörda myndigheter yttrat, kunna ifrågasättas, huruvida icke även med en mindre brohöjd sjötrafikens krav kunna bliva skäligen tillgodosedda. I varje fall finner jag det nödvändigt, att, innan frågan underställes riksdagens prövning, en mera ingående utredning föreligger angående betingelserna och villkoren för anordnandet av ingångslinjen över Hammarbyleden på nu antytt sätt. Särskilt torde böra undersökas och om möjligt särskilt förslag uppgöras beträffande det alternativ, som i ärendet framkommit, nämligen anläggandet av en bro vid Liljeholmen med ungefärligen samma höjd, som de av Stockholms stad beslutade broarna vid Danviken och Skanstull. Uppförandet av en dylik bro skulle, åtminstone vad byggnadskostnaderna beträffa, för statsverket medföra en betydande besparing i jämförelse med kostnaderna för en högbro vid Årstaholmar jämte därav betingad linjeomläggning. Skulle en närmare utredning emellertid visa, att detta eller andra alternativ med bro på låg eller medellåg höjd ur andra synpunkter måste anses underlägset högbroalternativet, torde i varje fall böra övervägas, om ej

en mindre jämkning av högbron vid Årstaholmar bör vidtagas i syfte särskilt att åstadkomma bättre lutningsförhållanden å Södermalm.

Genom avtalet har staten tillförsäkrats all den Stockholms stad tillhöriga mark, som erfordras för de utvidgningar eller nya bangårdsanordningar, vilka delegerade ansett böra komma till utförande under den tid förslaget omfattar. Uppenbarligen är det också angeläget, att redan nu mark reserveras för framtida utvidgningar och i samband därmed stående ekonomiska spörsmål såvitt möjligt bliva klarlagda. Däremot kan ifrågasättas lämpligheten av att för närvarande mera ingående binda sig angående det sätt, på vilket sådana utvidgningar skola komma till stånd. Särskilt gäller detta, såsom jag strax skall beröra, Centralstationens framtida utveckling.

Beträffande Centralstationen så lär med den ståndpunkt jag intagit i fråga om nuvarande sammanbindningsbanan samt beträffande förslagets proportioner över huvud någon förflyttning av nämnda station under den tid det här gäller icke kunna ifrågasättas. Man har därför att räkna med att vissa utvidgningar och förbättringar av de nuvarande anordningarna därstädes snart nog måste vidtagas för att tillgodose den växande trafikens krav. Däremot torde det icke vara nödvändigt och knappast heller lämpligt att nu fastslå de närmare planerna för en mera fullständig ombyggnad av stationen. Denna fråga torde så mycket mera böra lämnas öppen, som de av järnvägsstyrelsen i skrivelsen den 12 december 1921 föreslagna anordningarna äro avsedda att tillgodose trafikbehovet under femton à tjugu år framåt. Huru den vidare utvecklingen av Centralstationen därefter bör ske, synes lämpligen kunna ställas på framtiden. Det synes dock önskvärt, att mark reserveras för framtida utvidgningar av stationen. Även om planerna därför ej nu fastställas, synes dock möjlighet kunna beredas staden att ordna stadsplanen på ett sätt, som överensstämmer med stadens intresse.

Oavsett de nya överenskommelser eller jämkningar i det föreliggande avtalet, vilka kunna påkallas, därest vad jag nu föreslagit vinner beaktande, torde vissa mindre jämkningar kunna ifrågasättas i den överenskommelse, som träffats mellan de delegerade för staten och Stockholms stad. Sålunda hava från järnvägsstyrelsens sida anmärkningar i vissa hänseenden riktats mot överenskommelsen, i vad den rör sättet för bestämmande av de särskilda tiderna för öppenhållande av broarna över Söderström och Hammarbyleden, vilka anmärkningar torde förtjäna beaktande. Jäm väl i övrigt torde de ändrade förhållandena kunna påkalla vissa avvikelser från det träffade avtalet.»

*Uttalanden  
av Stockholms  
stads veder-  
börande  
myndigheter.*

De av Stockholms stads vederbörande myndigheter gjorda uttalandena i fråga om delegerades förhandlingar återfinnas i stadskollegiets utlåtande den 21 juni 1922, nr 206, i anledning av framställning från statens delegerade om utseende av representanter för staden vid de nya underhandlingarna.

Kollegiet yttrar därvid, efter att hava framhållit önskvärdheten av att bangårdsfrågan och med denna sammanhängande problem bleve snarast möjligt och så vitt som ske kunde klarlagda, följande:

»För vinnande av detta önskemål är det emellertid av vikt att även tillse, att efter de nya förhandlingarnas återupptagande dessa bedrivs efter sådana rikt-



linjer, att för stadens utveckling aktuella spörsmål därigenom vinna sin praktiska lösning. I detta avseende finner stadskollegiet, i likhet med departementschefen, det i främsta rummet angeläget, att frågan om det sätt, på vilket statsmakterna ärna att före den beräknade tidpunkten för Hammarbyledens fullbordande genomföra 1915 års riksdags utfästelser beträffande anordnande av broförbindelse för statsbanetraffiken över farleden, snarast möjligt klarlägges. Mot de ytterligare undersökningar, som i denna fråga äro av departementschefen ifrågasatta, är från stadens sida intet att erinra, under förutsättning dock, att de så bedrivs, att hinder från statens sida ej kommer att därigenom uppstå för ledens tagande i bruk vid av stadsfullmäktige avsedd tidpunkt. Stadskollegiet vill i detta sammanhang även erinra därom, att kollegiet den 28 april 1921 uppdragit åt den s. k. Hammarbyledskommissionen att undersöka, huru korsningen mellan sjötraffiken å Hammarbyleden och statens järnvägars trafik lämpligast bör ordnas.

Vad underhandlingarna i övrigt angår, har stadskollegiet funnit sig, med hänsyn till vad departementschefen i frågan anfört, böra göra nedanstående erinringar beträffande förhandlingarnas omfattning.

I sitt yttrande till statsrådsprotokollet framhåller departementschefen, att de ekonomiska svårigheter, som efter avslutandet av 1921 års avtal än yttermera framträtt, särskilt måste hållas i sikte, samt att de böra föranleda en noggrann prövning, att förslag i bangårdsfrågan nu ej gives större proportioner än som kan anses nödvändigt. I anslutning härtill har departementschefen bestämt avböjt tanken på ytterligare utredning nu angående nytt läge för förbindelselinjen mellan Norrmalm och Södermalm samt framhållit angelägenheten av att vid den planläggning av bangårdsfrågan, som nu må äga rum, i förevarande avseende bygga på de nuvarande anordningarna.

Stadskollegiet, som finner uppenbart, att de av departementschefen anförda, ekonomiska betänkligheterna mot en omdaning i större omfattning av statsjärnvägarnas anläggningar inom huvudstaden måste under nu rådande förhållanden vinna beaktande, måste dock för sin del framhålla nödvändigheten av, att frågan om den nya bron över Hammarbyleden erhåller en sådan lösning, att denna icke avskär möjligheterna för eller avsevärt försvårar en framtida ny ingångslinje för västra stambanan över Smedsudden. Departementschefen anför angående detta spörsmål, att man icke helt kan lämna ur sikte, att en förändring av förbindelselinjen mellan Norrmalm och Södermalm en gång i tiden vid växande trafik kan visa sig av behovet påkallad. Stadskollegiet finner sig med stöd av detta uttalande kunna med fog förutsätta, att utredningarna redan nu givas den omfattningen, att därav tydligt framgår, att framtida anslutning till en eventuell ny ingångslinje hålles öppen.

I fråga om det framtida ordnandet av den för huvudstadens del viktiga förortstrafiken lämnar departementschefens anförande icke några riktlinjer. Statsrådets uttalande, att det icke bör ifrågasättas att allenast med hänsyn till förortsbanetresset 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. Då den av Kungl. Maj:t den 19 juni 1919 tillsatta förortsbane-kommissionen, i vars uppdrag ingår att verkställa utredning i fråga om huvudstragen för ordnandet av Stockholms förortsbane-fråga, ännu icke fullgjort sitt uppdrag, synes det även omöjligt att i nu föreliggande sammanhang komma till en uppgörelse angående de ekonomiska betingelserna för frågans framtida ordnande. Stadskollegiet vill dock framhålla nödvändigheten av att redan nu underhandlingarna i bangårdsfrågan givas den omfattningen, att de tekniska möjligheterna för förortsbanornas

framdragande hållas öppna. Det förslag, som i detta avseende avgivits den 22 juni 1921 (bih. 12 för år 1921) av den av stadsfullmäktige den 2 december 1918 tillsatta trafikkommittén, bör härvid vinna vederbörligt beaktande.

Enligt de riktlinjer, som av departementschefen utstakats för omfattningen av nu föreliggande underhandlingar, kommer slutlig ståndpunkt icke att fattas till åtskilliga framtida spörsmål i Stockholms bangårdsfråga. Detta gäller även frågan om den nuvarande Centralstationen, angående vilken departementschefen framhåller olämpligheten av att nu fastslå de närmare planerna för en mera fullständig ombyggnad. I detta senare avseende hänvisar statsrådet särskilt därtill, att det senaste, av järnvägsstyrelsen den 12 december 1921 framlagda förslaget till provisoriska omändringar av Stockholms bangårdsförhållanden är avsett att tillgodose trafikbehovet under 15 à 20 år framåt.

Stadskollegiet finner det kunna ifrågasättas, huruvida under dessa förhållanden skäl kunna anses föreligga, att, såsom departementschefen synes anse lämpligt, mellan staten och staden avtal nu träffas angående överlåtande till staten av sådan mark, som anses böra reserveras för framtida utvidgningar, angående vilkas genomförande inga närmare riktlinjer dock nu komma att fastslås. Särskilt gäller denna fråga Centralstationens framtida utveckling. Det synes kollegiet under förevarande förhållanden böra övervägas, huruvida icke vid nu förestående markupplåtelse samma förfaringssätt, som senast kommit till användning vid markupplåtelse för utvidgning av Centralstationen och Norra stationen, fortfarande bör tillämpas, intill dess en mera definitiv överenskommelse angående de framtida bangårdsförhållandena i Stockholm kan bli träffad.»

I samband härmed har kollegiet, i anledning av en utav samfundet S:t Erik m. fl. föreningar till stadsfullmäktige gjord framställning om stadens medverkan till ny utredning rörande Smedsuddslinjen, framhållit nödvändigheten av att frågan om reservation av mark för en eventuell sådan linje beaktades ej endast vad beträffar stadens utan även statens mark.

Vad av stadskollegiet sålunda anförts har av stadsfullmäktige lämnats utan erinran.

Huvuddragen  
av 1923 års  
förslag.

Förslagens  
omfattning.

I enlighet med de direktiv, som sålunda givits för de nu avslutade förhandlingarna, hava delegerade utgått från, att den nya ingångslinje för västra stambanan, som påkallas av Hammarbyledens öppnande för allmän trafik, skall ansluta sig till den nuvarande sammanbindningsbanan mellan Norrmalm och Södermalm, vilken alltså av delegerade förutsattes tills vidare förbliva orubbad. Å andra sidan har hänsyn tagits till att en förändring av sammanbindningsbanan framdeles kan visa sig av behovet påkallad, varför planläggningen av den nya ingångslinjen av delegerade ansetts böra ske på sådant sätt, att en eventuell förändring av sammanbindningsbanan enligt föreliggande möjligheter framdeles icke försvåras. Till frågan, huruvida och på vad sätt en dylik förändring skall ske, hava delegerade icke ansett sig böra taga ståndpunkt. Jämväl i fråga om Centralstationen hava delegerade utgått från ett bibehållande i stort

sett av de nuvarande anordningarna. Dock har ansetts nödvändigt att i detta sammanhang planlägga för sådana utvidgningar och förbättringar av dessa anordningar, beträffande vilka behov redan föreligger eller vilka kunna bli erforderliga inom en närmare framtid. I detta hänseende hava delegerade i huvudsak anslutit sig till det av järnvägsstyrelsen i skrivelsen den 12 december 1921 framlagda förslaget till förbättrade anordningar vid Centralstationen. Vissa mark- och trafikledsfrågor hava jämväl ansetts böra regleras. Däremot har frågan om Centralstationens vidare utveckling samt om en eventuell förflyttning av stationen i samband med en framtida omläggning av sammanbindningsbanan lämnats öppen.

Det förslag, varom delegerade med nu angivna utgångspunkt kommit till enighet, åskådliggöres närmare å vid det preliminära avtalet fogade ritningar samt innebär i huvudsak följande:

*Nya bangårdsanordningar m. m.*

*Västra stambanan* omläggas över Hammarbyleden, på sätt i det följande kommer att närmare beröras, och i samband därmed anordnas en mindre personstation å Södermalm vid huvudlinjen.

*Bangårdsanordningar.*

De genom avtalet staten tillförsäkrade markområdena å Södermalm medgiva utvidgning av stationsanordningarna i den mån trafiken så kräver.

Förslaget förutsätter vidare, att fraktstyckegodsrörelsen överflyttas från nuvarande Norra stationen till *Norrtulls godsstation*, där nya godsmagasin uppföras. De anordningar, som i detta hänseende finnas angivna å avtalet bilagda ritningar, överensstämman med järnvägsstyrelsens förslag den 12 december 1921.

Då delegerade utgått från, att Norrtulls station framdeles kommer att bli huvudgodsstationen för de norra stadsdelarna, har genom avtalet staten tillförsäkrats den stadens mark, som kräves för en framtida utbyggnad av stationen.

Delegerade förutsätta, att Centralstationen under avsevärd tid kommer att behållas å nuvarande plats, och finna därför åtgärder för förbättring av de nuvarande otillfredsställande anordningarna vid Centralstationen och Norra stationen icke vidare kunna undanskjutas. Delegerade hava jämväl utgått från att det förslag i sådant hänseende, som järnvägsstyrelsen framlagt, skall inom den närmaste tiden komma till utförande. För genomförande av de föreslagna anordningarna behöves ingen mark vid Centralstationen eller Norra stationen, utöver vad statens järnvägar för närvarande disponera, tagas i anspråk. Emellertid hava statens delegerade ansett sig böra i detta sammanhang tillförsäkra staten rätt att, i den mån så kräves, taga i anspråk ett staden tillhörigt område, beläget väster om bangården i kvarteren Gäddan och Ugglehuvudet, vilket område i form av en rektangel skjuter in i järnvägsområdet och härigenom försvårar detta områdes ändamålsenliga utnyttjande. Genom avtalet har vidare reglerats statens i viss mån svävande dispositionsrätt till de staden tillhöriga markområden vid Centralstationen och Norra stationen, vilka av statens järnvägar disponeras.

*Reglering av vissa markfrågor vid Centralstationen.*

Reglering av  
vissa mark-  
frågor vid  
Södermalms  
godsstation.

Södermalms godsstation bibehålles enligt förslaget å nuvarande plats. För att bereda staden möjlighet att framdeles anordna en gatuförbindelse söder om stationen från Södra bantorget till Svedenborgsgatan, därest ett av staden planerat framdragande av denna gata i viadukt över bangårdsområdet framdeles kommer till stånd, har överenskommelse träffats om utbyte av en del av nuvarande stationsområdet vid Folkunga- och Västgötagatorna mot ett staden tillhörigt område väster därom, å vilket sistnämnda område frilastgodsbangården i en framtid skulle kunna förläggas. Likaledes har avtal träffats om markbyte vid Södra bantorget, varigenom torgets västra gräns skulle komma att ligga i en rak linje. Genom avtalet har staten, utöver vad nu angivits, tillförsäkrats viss staden tillhörig mark för en framtida utvidgning av anordningarna vid Södra stationen.

Förvärv av  
mark för fram-  
tida utvidg-  
ningar söder  
om Årsta  
m. m.

1921 års bangårdsförslag upptog anläggning av en ny rangerbangård vid Årsta, vilken vore avsedd att komma till utförande, då godstrafiken så ökats, att rangeringen icke längre på nöjaktigt sätt kunde avvecklas vid Tomtebodan. Genom föreliggande avtal har staten tillförsäkrats den staden tillhöriga mark, som erfordras för denna bangård. Behovet av densamma är enligt delegerades mening icke beroende av den nuvarande sammanbindningsbanans bibehållande.

Vissa andra mindre markförvärv, avsedda för framtida anordningar, hava jämväl genom avtalet reglerats.

Departements-  
chefen.

Med hänsyn till den rådande ekonomiska situationen är det, såsom jag redan tidigare framhållit, nödvändigt att vid prövning av föreliggande förslag tillse, att staten icke nu binder sig för arbeten av större omfattning än som kan anses oundgängligen påkallat. Den fråga, till vilken det härvid i främsta rummet gäller att taga ståndpunkt, avser sättet för anordnandet av ny ingångslinje för västra stambanan över Hammarbyleden. De härför erforderliga arbetena måste nämligen snarast möjligt påbörjas, därest de anordningar, som påkallas för vinnande av erforderligt oberoende mellan sjöfarten och järnvägstrafiken, skola kunna, på sätt av statsmakterna ställts i utsikt, hinna fullbordas till tiden för den nya ledens färdigställande eller, enligt vad nu beräknas, till den 1 januari 1927. Då de nuvarande anordningarna vid Centralstationen och Norra stationen sedan länge varit otillfredsställande såväl för allmänheten som ock med hänsyn till järnvägstekniska och driftsekonomiska krav, men åtgärder för avhjälpande av dessa olägenheter hittills i stort sett fått anstå i avvaktan på lösningen av berörda fråga om ny infartsled för västra stambanan, torde jämväl i förevarande sammanhang till prövning böra upptagas föreliggande förslag om förbättrade anordningar vid nämnda stationer. För nedbringande av statens kostnader för ifrågasvarande arbeten är det uppenbarligen önskvärt att i möjligaste mån bygga på de nuvarande bangårdsanordningarna och att så långt sig göra låter utnyttja dessa. Därest, såsom den föreliggande utredningen ger vid handen, genom jämförelsevis mindre ändringar av bestående anordningar möjlighet vinnes att för avsevärd tid framåt säkerställa järn-

vägstrafiken, är det enligt min mening ej vare sig nödvändigt eller lämpligt att i detta sammanhang närmare fastslå utvecklingen av bangårdsfrågan för tiden därefter. Det gäller sålunda tillse, att de arbeten, som nu skola komma till utförande, icke planläggas på sådant sätt eller i den omfattning, att ett fastlåsande av bangårdsfrågan i viss riktning härigenom sker, utan att olika möjligheter i sådant hänseende hållas öppna. Emellertid är det angeläget, att mark redan nu tillförsäkras staten eller i varje fall reserveras för framtida utvidgningar, i den mån sådana nu kunna förutses, och att de ekonomiska mellanhavandena mellan staten och Stockholms stad i möjligaste mån klarläggas.

Jag övergår här efter till en närmare granskning av det föreliggande förslaget, därvid till en början torde få behandlas frågan om västra stambanans nya ingångslinje över Hammarbyleden.

För lösande av frågan om sättet för anordnande av västra stambanans nya ingångslinje över Hammarbyleden hava delegerade i första hand haft att taga ståndpunkt till frågan om den erforderliga fria brohöjden vid ledens korsning.

Beträffande sistnämnda fråga hava delegerade till en början lämnat en redogörelse för de utredningar, som tidigare verkstälts rörande den erforderliga fria brohöjden över Hammarbyleden. Härav framgår, att samtliga de förslag till omläggning av västra stambanans ingångslinje, vilka efter framträdandet av planerna för Hammarbyleden avgivits av järnvägsstyrelsen eller särskilda för ändamålet tillsatta sakkunnigberedningar, förutsatt förläggandet av nämnda bana på bro över den nya leden med 26 meter fri höjd över medelvattenytan. Förslag om bronns förseende med rörlig del framställdes däremot först år 1912 av Stockholms hamnstyrelse, sedan dylik anordning ifrågasatts beträffande den då planerade nya järnvägsbron över Södertälje kanal. Oaktat man sålunda vid alla de officiella utredningar, som tidigare verkstälts i förevarande avseende, kommit till i stort sett samma resultat, hava delegerade emellertid, med hänsyn till de direktiv, som givits för delegerades underhandlingar, ansett sig böra verkställa nya ingående utredningar angående behovet av den tidigare föreslagna brohöjden. I nu angivet syfte hava till en början på delegerades anhållan genom järnvägsstyrelsens försorg utarbetats olika förslag till västra stambanans förande över Hammarbyleden med brohöjder varierande mellan 4.3 och 26 meter.

Över dessa förslag har den av Stockholms stad tillsatta s. k. Hammarbyledskommissionen avgivit yttrande den 1 augusti 1922. Berörda yttrande, vilket i huvudsak finnes återgivet i delegerades betänkande,

Omläggningen av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden.

Delegerades utredning rörande fri brohöjd.

innehåller en ingående utredning rörande masthöjden å de fartyg, vilka kunna antagas komma att passera Hammarbyleden, därvid till grund för utredningen lagts bland annat vissa närmare angivna undersökningar rörande de fartyg, som under vissa år besökt Värtahamnen ävensom Göteborgs hamn. Av denna utredning finner kommissionen framgå,

att en fast bro för västra stambanan över Årstaviken med fri höjd understigande 18 meter skulle utestänga så gott som all mastad trafik,

att en dylik bro med en fri höjd av 22 meter skulle utestänga 45 à 70 procent av de mastade fartygen,

att en dylik bro med 24 meters fri höjd skulle utestänga 30 à 40 procent av samma fartyg samt

att en dylik bro med 26 meters fri höjd skulle utestänga omkring 15 procent av de mastade fartygen.

Med stöd av den verkställda utredningen framhåller kommissionen, att, då bron över Hammarbyleden med hänsyn till terräng- och lutningsförhållandena icke kunde givas större fri höjd än 26 meter, densamma under alla förhållanden borde förses med rörlig del. Därest så bleve fallet, komme frågan om huru högt bron för tillgodoseende av sjöfartens krav borde förläggas att bliva beroende av, huru ofta den kunde komma att öppnas. Kunde detta ske med korta mellanrum eller så ofta sjöfarten det krävde, så kunde bron givetvis förläggas så lågt som helst, men om bron mera sällan kunde öppnas, så borde den enligt kommissionens mening förläggas på så stor höjd, att större delen av fartygen kunde gå fritt under densamma.

Kommissionen har härefter granskat de möjligheter, som i nu nämnda hänseende föreläge med de öppningstider, som stadgats i 1921 års avtal, enligt vilket bron över Hammarbyleden skulle komma att hållas öppen minst tre timmar per dygn, därav minst 1 1/2 timme mellan klockan 6 f. m. och klockan 11 e. m. Såsom resultat av denna granskning anför kommissionen, att ett godtagande av en fri höjd för järnvägsbron av 12.5 meter enligt kommissionens mening skulle i så hög grad förringa värdet av Hammarbyleden, att en inskränkning, såsom enligt 1921 års bangårdsförslag förutsattes, av öppningstiden för nuvarande bron över Söderström från 4 timmar mellan kl. 6 f. m. och kl. 8 e. m. till 3 timmar mellan kl. 6 f. m. till kl. 11 e. m. därvid icke syntes böra från stadens sida medgivas. Först i och med en fri höjd av 24 à 26 meter kunde fri genomfart för så stor del av den mastade trafiken ernås, att en verklig lättnad för sjöfarten, även med bibehållande av den ifrågasatta öppningstiden, vunnes.

Kommissionen har slutligen uttalat, att därest den grad av oberoende mellan sjöfarten genom Hammarbyleden och trafiken å den blivande järnvägsbron skulle kunna vinnas, som med ledens upptagande och stambanans omläggning avsetts, och som även med hänsyn till farledens betydelse av kommissionen ansåges erforderlig, bron helst borde givas en fri höjd av 26 meter över medelvattenytan. Kommissionen anser dock, att en minskning av den fria höjden under bron från 26 meter till ned emot 24 meter möjligen skulle kunna medgivas, för den händelse betydelsefulla fördelar ur järnvägs- eller annan synpunkt därigenom stode att vinna. Den kostnadsbesparing, som genom en dylik minskning av höjden skulle ernås, funne kommissionen emellertid så obetydlig, att den vore utan betydelse vid valet av brohöjden.

Hammarbyledskommissionen hade i sitt nu berörda yttrande utgått från, att den nya järnvägsbron över Hammarbyleden samt bron över Söderström skulle hållas öppna för sjötrafiken allenast under de i 1921 års avtal angivna tider. Emellertid hava delegerade ansett sig böra taga under överbägande, huruvida icke nämnda öppningstider skulle kunna i någon mån utsträckas och härigenom möjlighet vinnas till en minskning av den fria höjden under förstnämnda bro.

På grund av den utredning, som av delegerade i berörda hänseende verkstälts, och med kännedom om de rubbningar i den för öppningstiderna uppgjorda tidtabellen, som nödvändigtvis måste uppstå genom tåg förseningar och andra i tågdriften uppstående oförutsedda händelser, till huvudsaklig del beroende av omständigheter, varöver tågledningen i Stockholm icke kan råda, hava statens delegerade kommit till den övertygelsen, att någon utsträckning av de i 1921 års avtal angivna öppningstider för svängbron över Söderström icke kan ifrågasättas.

Beträffande järnvägsbron över Hammarbyleden hava nämnda delegerade däremot, under förutsättning att genom utsträckande av de i nyssnämnda avtal bestämda tiderna för bron öppenhållande ett avsevärt sänkande av brohöjden skulle möjliggöras, ansett sig kunna medgiva, att i en blivande överenskommelse mellan staten och staden öppningstiderna för bron bestämdes till samma antal timmar, som i 1921 års avtal bestämts för bron över Söderström, eller sex timmar varje dygn, därav minst tre timmar under tiden mellan klockan 6 f. m. och klockan 11 e. m.

Med anledning av berörda medgivande har Hammarbyledskommissionen avgivit förnyat yttrande den 31 oktober 1922. Kommissionen har därvid på anförda skäl funnit den ifrågasatta utsträckningen av öppningstiderna, särskilt med hänsyn till den ojämna fördelning därav,

som enligt utredningen skulle bliva erforderlig, vara av föga praktiskt värde för sjöfarten samt förklarar sig icke kunna frångå sin tidigare i utlåtandet den 1 augusti 1922 angivna ståndpunkt i fråga om erforderlig fri höjd för den planerade permanenta järnvägsbron över Årstaviken.

Stockholms hamnstyrelse, som på anmodan av stadens delegerade den 1 november 1922 yttrat sig i föreliggande fråga, har därvid förklarar sig vilja helt instämma i Hammarbyledskommissionens förenämnda uttalanden.

Efter en redogörelse för den sålunda verkställda utredningen anföra delegerade följande:

»Enligt inom järnvägsstyrelsen verkställda beräkningar skulle kostnaderna för omläggning av västra stambanans ingångslinje, däri inberäknat kostnaderna för en mindre personstation å Södermalm, komma att med nu gällande priser ställa sig sålunda:

1) För en linje över Årsta holmar		
med 12.5 meter fri brohöjd	.....	9,000,000 kronor
» 20 » » »	.....	9,500,000 »
» 24 » » »	.....	9,700,000 »
» 26 » » »	.....	9,850,000 »
2) För en linje vid Liljeholmen		
med 4.8 meter fri brohöjd	.....	3,130,000 kronor
» 12.5 » » »	.....	5,760,000 »
» 20 » » »	.....	9,350,000 »
» 24 » » »	.....	10,600,000 »
» 26 » » »	.....	11,550,000 »

Vid valet mellan dessa alternativa brohöjder får givetvis kostnadsfrågan icke enbart tillmätas avgörande betydelse. Man har visserligen att taga nödig hänsyn till statens intresse av att, särskilt under nu rådande ekonomiska situation, statens kostnader för linjeomläggningen i möjligaste mån nedbringas, men å andra sidan kan ej bortses från nödvändigheten av att bron förlägges på sådan höjd, att erforderligt oberoende vinnes mellan järnvägs- och sjötrafik och att alltså genom broanläggningen svårare hinder icke uppkommer för sjötrafiken. Allenast under denna förutsättning kan avlastning av sjötrafiken vid Söderström vinnas i sådan omfattning, att en minskning av öppningstiderna därstädes möjliggöres. Med hänsyn till de betydande kostnader, som i varje fall föranledas av linjeomläggningen, måste jämväl en sådan lösning av brofrågan vara eftersträfvansvärd, som kan antagas bliva för avsevärd tid bestående.

Med Hammarbyledens upptagande, varå staden kommer att nedlägga högst betydande belopp, har man velat skapa en särskilt för den stora trafiken användbar farled, genom vilken skulle framföras dels större delen av de mastade eller med högre överbyggnad försedda fartyg, som nu taga vägen genom slussen vid Karl Johans torg, dels sådana fartyg med gods från och till stadens Mälarhamnar, som på grund av sin storlek icke kunna passera nämnda sluss, dels ock sådana större fartyg i genomgående trafik.



Därest västra stambanans korsning med den nya leden anordnas på sådant sätt, att en stor del av dessa fartyg, liksom nu är fallet vid Söderström, få ligga i timmar i väntan på genomfartsmöjlighet, torde syftet med den nya sjöfartsleden kunna sägas vara till väsentlig del förfelat och de å denna led nedlagda medlen bliva till stor del utan nytta. Det är härvid att märka, att i den mån sjöfarten icke kan passera fritt under den blivande bron, genomfartsmöjligheterna bliva helt beroende av järnvägs- trafikens utveckling. Att nu för någon längre tid framåt närmare beräkna den sannolika trafikökningen torde, på sätt Hammarbyledskommissionen framhållit, vara särdeles vanskligt. Dock må erinras, att tiderna för öppenhållande av den nuvarande järnvägsbron över Söderström allt efter järnvägstrafikens stegring undan för undan måst jämkas. Jämväl har 1915 års bangårdskommission med stöd av tillgängligt statistiskt material rörande järnvägstrafikens utveckling gjort det uttalande, att med den fortsatta ökning i tågantalet, varmed man hade att räkna, tämligen snart en tidpunkt måste komma, då järnvägsbron praktiskt taget icke kunde öppnas under dagens lopp utan endast några få timmar om natten. Huruvida eller när en dylik utveckling av järnvägstrafiken kan komma att inträda, undandraget sig för närvarande bedömande. Men man kan dock icke med säkerhet räkna med, att den utsträckta öppningstid av sex timmar per dygn för en blivande bro över Hammarbyleden, som av statens delegerade under vissa förutsättningar medgivits, skall kunna för någon mera avsevärd tid bereda sjöfarten avsedda fördelar, då redan en jämförelsevis mindre stegring i järnvägstrafiken torde medföra, att öppningstiderna måste förläggas med avsevärda mellanrum. Vid nu berörda förhållande föreligger givetvis från sjöfartssynpunkt ett starkt krav på brons förläggande på sådan höjd, att sjöfarten i möjligaste mån kan passera fritt under densamma.

Delegerade hava jämväl med stöd av den verkställda utredningen kommit till den uppfattningen, att en lösning av brofrågan, som är avsedd att bliva bestående för en längre framtid, icke kan byggas på en fri brohöjd, som väsentligt understiger den i 1921 års bangårdsförslag upptagna.

Mot denna uppfattning har från vissa håll invänts, att Saltsjöbanans bro över Hammarbyleden vid Danvikstull förlagts på en höjd av endast 12.5 meter fritt över medelvattenytan. Frånsett emellertid att Danviksbron kan sägas i viss mån vara av provisorisk karaktär, i det att Saltsjöbanan är avsedd att en gång framdragas på segelfri höjd, utgör denna förortsbanebro ett betydligt mindre hinder för sjöfarten än en bro för stambanan på liknande höjd. Å Saltsjöbanan framgå nämligen tågen synnerligen regelbundet med vissa bestämda för broöppningarna fullt tillräckliga intervaller, som på grund av nämnda banas ringa utsträckning icke i någon avsevärd omfattning behöva influeras av tillfälliga tåggrubningar. Vid den nu ifrågasatta bron över Hammarbyleden däremot kan icke undvikas, att även under normala förhållanden vissa tider under dygnet en avsevärt tätare tågtrafik än under de övriga tiderna måste framföras, på grund varav under dessa tider broöppningar endast kunna ske under mycket korta tider och med avsevärda mellanrum. Härtill kommer, att vid den på statsbanan framgående mera långgående trafiken och med hänsyn till den mångfald olika förhållanden, som påverka densamma, tåggrubningar icke sällan måste uppstå, varigenom de redan förut knappa öppningstiderna förskjutats och därvid lätt nog kunna helt bortfalla.

Att Skanstullbron förlagts å 12.5 meters höjd har sin grund ej allenast uti det förhållandet, att över densamma framgår gatu- och spårvägstrafik, som icke i samma grad som järnvägstrafik ställer hinder i vägen för broöppningar i för sjöfartens tillgodoseende erforderlig utsträckning, utan även därpå, att densamma vid eventuellt i framtiden uppkommande behov torde utan svårighet kunna påbyggas.

Även om man alltså fastslår, att för vinnande av en slutgiltig lösning av förevarande fråga västra stambanan bör förläggas i högt läge över Hammarbyleden, kunde dock ifrågasättas att såsom en *tillfällig* lösning godtaga en lägre brohöjd av 4.8 eventuellt 12.5 meter, vilket jämväl från åtskilliga håll påyrkats.

Vad då till en början beträffar förslaget om en bro med 4.8 meter fri höjd vid Liljeholmen, så har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 17 maj 1921 uttalat sig mot anläggande av en dylik bro även i ett första byggnadsstadium.»

Efter att hava refererat vad järnvägsstyrelsen i sistnämnda hänseende anfört, yttra delegerade vidare:

»Huru stor frekvensen av större fartyg genom den nya farleden kan bli under en första tidsperiod, för vilken en provisorisk anordning kunde ifrågasättas, kan naturligtvis icke förutsägas. Under förutsättning emellertid att leden kommer att erbjuda de fördelar för sjöfarten, som med densamma avsetts, torde dock med säkerhet kunna påräknas, att redan från början åtminstone flertalet av de större fartyg, som nu trafikera slussen vid Karl Johans torg, komma att taga vägen genom farleden. Så torde jämväl i stor utsträckning bliva fallet beträffande fartyg med gods från eller till stadens Mälarderhamnar, vilka på grund av sin storlek icke kunna passera slussen och därför hittills nödgats lasta eller lossa å Saltsjösidan. Härjämte bör även kunna påräknas, att leden omedelbart skall tagas i anspråk för större fartyg i genomgående trafik, i den mån sådana komma att insättas på hamnarna i Mälaren.

Efter allt att döma kommer Hammarbyleden sålunda redan från början att tagas i användning för en icke obetydlig trafik av mastade eller med överbyggnad försedda fartyg. Intet av dessa fartyg skulle emellertid kunna passera under en bro på 4.8 meter fri höjd över vattnet. Med anläggandet av en sådan bro skulle därför de avsevärda olägenheter, som nu besvära fartygen vid sammanbindningsbanan över Söderström, överflyttas till den nya farleden och där göra sig känbara i än högre grad, enär nämnda trafik genom Hammarbyleden redan från början kan förväntas bli av större slag än den nuvarande trafiken av samma slag genom slussen vid Karl Johans torg.

Med brons förläggande på 12.5 meter fri höjd över vattnet skulle givetvis en viss lättnad ernås, i det att en stor del av de ångfartyg, som nu passera slussen vid Karl Johans torg, skulle kunna gå fritt under en dylik bro, men för de större fartygen skulle olägenheterna fortfarande kvarstå. Av de mastade fartyg, som åren 1915 och 1919 besökte Värtahamnen, skulle således, enligt vad i det föregående påvisats, intet enda kunna passera fritt under en bro med 15 meter fri höjd. Av de i Göteborgs hamn år 1908 undersökta fartygen med 3—6 meters djupgående skulle endast 56 fartyg av 3,739 eller 1.5 % kunna passera under en bro med 15 meter fri höjd och under en bro med 12.5 meter fri höjd intet enda fartyg.

Med hänsyn till det nu anförda hålla delegerade före, att västra stambanan redan i ett första ombyggnadsskede bör förläggas å bro över Hammarbyleden, vars höjd över medelvattenytan ej väsentligt understiger 26 meter. Stadens delegerade hava jämväl förklarat, att staden allenast under denna förutsättning är villig att genom markupplåtelse ekonomiskt medverka till ombyggnadsarbetena samt medgiva minskning i de nuvarande öppningstiderna vid Söderström.

Av förut återgivna beräkningar framgår, att kostnadsskillnaden mellan en linje

över Årsta holmar med fri brohöjd av 26 meter och en dylik linje med fri brohöjd av 24 meter utgör allenast 150,000 kronor.

Vid linjens framdragande över Liljeholmen utgör kostnadsskillnaden mellan en fri brohöjd av 26 meter och en dylik höjd av 24 meter 950,000 kronor.

Nu angivna siffror torde utvisa, att vid val av höjdläge för järnvägsbron mellan 26 och 24 meter kostnadsfrågan saknar avgörande betydelse. Vid sådant förhållande synes en minskning av den tidigare föreslagna brohöjden, 26 meter, icke böra ifrågasättas, såvida ej ur andra synpunkter vägande skäl tala därför. I detta hänseende har anmärkts, att sistnämnda brohöjd skulle vid linjens framdragande över Årsta holmar medföra vissa ogynnsamma lutningsförhållanden för den planerade personstationen å Södermalm. De sålunda anmärkta olägenheterna kunna dock till väsentlig del undanröjas, därest, såsom delegerade föreslå, bron förläggas något västligare än enligt 1921 års bangårdsförslag. Därigenom kommer nämligen avståndet mellan bron och Södra stationen att förlängas med 213 meter, varigenom lika god profil å banan över Södermalm kan erhållas som genom sänkning av bron i dess östliga läge — enligt 1921 års förslag — med 2 meter. Den nu ifrågasatta förskjutningen västerut har å andra sidan ej behövt medföra större total förlängning av linjen Älvsjö—Södra stationen än 68 meter, beroende därpå att avståndet mellan bron och Älvsjö station blivit kortare. Den linjesträcka, som vid omläggningen skall nybyggas, blir enligt föreliggande förslag 170 meter kortare än enligt 1921 års förslag. I samband härmed må framhållas, att den föreslagna nya linjen blir 780 meter kortare än den nuvarande.»

Beträffande planläget för västra stambanans ingångslinje anföra delegerade härefter följande:

*Delegerades  
utredning  
rörande  
planläget.*

»Därest, på sätt delegerade förordat, västra stambanan framdrages på högbro över Hammarbyleden, torde annat broläge än vid Årsta holmar icke böra ifrågakomma.

Detta läge medgiver den kortaste och ekonomiskt fördelaktigaste sträckningen mellan Älvsjö och Södra stationen samt den bästa och billigaste rangerbangårdsanläggningen söder om Årstaviken. De verkställda kostnadsberäkningarna utvisa jämväl, att en bro i högt läge vid Liljeholmen ställer sig dyrare i anläggningskostnad än en bro i motsvarande läge vid Årsta.

Även med hänsyn till sjöfartens och gatutrafikens krav torde Årstaläget vara att föredraga. Verkställd utredning visar sålunda, att den nya farleden, sådan densamma enligt föreliggande plan tänkts förlagd söder om Årsta holmar, skulle kunna genom en därstädes uppförd bro framdragas på ett för sjöfarten lämpligt sätt samt att bron från vartdera hållet skulle bli för sjöfarande synlig på långt avstånd. Vid Liljeholmen återigen, där den nya bron skulle förläggas omedelbart väster om den nuvarande järnvägsbanken, skulle broöppningen komma att ligga i en krök å farleden, vilket ur sjöfartssynpunkt vore synnerligen ofördelaktigt, då härigenom fartygens manövrering skulle försvåras. Härtill kommer, att gatubron vid Liljeholmen ligger på föga mer än en fartygslängd från läget för den ifrågasatta järnvägsbron, ett förhållande, som ytterligare skulle försvåra fartygens manövrering på platsen samt medföra att gatubron i de flesta fall måste öppnas i samma ögonblick som järnvägsbron, och att sålunda dess öppningstider icke obetydligt skulle ökas till förfång för spårvägs- och gatutrafiken på densamma.

Av delegerade verkställd utredning utvisar, att linjens förläggning till Årsta holmar med det av delegerade föreslagna västliga läget är synnerligen lämplig även

för anslutning till en framtida Smedsuddslinje. Efter en på anmodan av stadens delegerade av civilingenjörerna Erik Winell och Carl Semler verkställd utredning hava dessa jämväl uttalat, att genom brons förläggande till Årsta holmar Smedsuddslinjens tillkomst vore fullt möjlig och att i anslutning därtill även framtida bangårdsanordningar på Södermalm kunde på tillfredsställande sätt utföras. Det föreslagna nya broläget medger även god anslutning till stadsplanen för den del av Södermalm, som kan komma att beröras av en eventuell Smedsuddslinje.

De utredningar i detta avseende, som utförts av 1915 års bangårdskommission, gåvo även till resultat, att ett broläge vid Årsta holmar vore det lämpligaste, vare sig stambanan därifrån norrut ledes direkt till nuvarande Centralstationen eller över Långholmen—Smedsudden.

Mot den nu förordade linjesträckningen har anmärkts, att genom sloandet av den nuvarande personstationen vid Liljeholmen åtskilliga nackdelar skulle försakas de därstädes boende. Någon nämnvärd olägenhet torde dock härav icke följa, enär huvudtrafiken vid Liljeholmen för närvarande utgöres av omstigningstrafik för resande till och från Södra stationen, vilken trafik efter linjeomläggningen ej vidare blir behöfelig, då å Södermalm kommer att redan från början anläggas en personstation vid huvudlinjen, samt enär lokaltrafiken mellan Liljeholmen och Stockholm huvudsakligen ombesörjes medelst spårväg.»

Delegerade hava med stöd av den verkställda utredningen förordadt, att västra stambanans ingångslinje redan i ett första ombyggnadsskede förläggas på bro med 26 meter fri höjd över Hammarbyleden vid Årsta holmar.

*Delegerades  
förslag.*

Det förslag till omläggning av västra stambanan, som av delegerade i enlighet med nu berörda uppfattning utarbetats, innebär följande:

*Västra stambanans huvudspår* omläggas från en punkt omkring 1 kilometer norr om Älvsjö station, framdragas över Årsta holmar på bro med rörlig del och 26 meter fri höjd över medelvattenytan samt fortsättas vidare över Södermalm fram till nuvarande stambanan i närheten av Timmermansgatan.

Såsom av det föregående framgår, har bron över Hammarbyleden tänkts förlagd i ett något västligare läge än enligt 1921 års bangårdsförslag. Borrningar, som på delegerades föranstaltande utförts, hava givit vid handen, att grundförhållandena i det nya planläget äro för broanläggningen gynnsamma.

På grund av förflyttningen av västra stambanans huvudspår förutsätter förslaget, att persontrafiken vid *Liljeholmens personstation* nedlägges. Däremot har godsstationen därstädes tänkts bibehållen.

Den nuvarande *personstationen å Södermalm* ersättes enligt förslaget av en ny, i samband med linjeombyggnaden anordnad mindre personstation, förlagd vid huvudlinjen. Därrest ett av staden planerat framdragande av Svedenborgsgatan i viadukt över det blivande bangårds-

området framdeles kommer till stånd, bör, enligt delegerades mening, stationshuset förläggas till Svedenborgsgatan. Däremot hava delegerade lämnat öppet, huruvida stationshuset redan från början skall förläggas till denna plats eller vid Timmermansgatan, och finna delegerade det böra ankomma på järnvägsstyrelsen att vid arbetenas närmare planläggning taga ståndpunkt till denna fråga.

Mot delegerades förslag i nu berörda del har järnvägsstyrelsen icke haft något att erinra.

*Järnvägs-  
styrelsen.*

Byggnadsstyrelsen har i sitt yttrande över föreliggande förslag ånyo framhållit sin tidigare ståndpunkt, att den definitiva sträckningen av västra stambanans ingångslinje borde dragas över Långholmen, ävensom betonat vikten av att detaljerade utredningar rörande bangårdsfrågans lösning i sådan riktning igångsattes. I avvaktan härpå finner styrelsen angeläget att varje åtgärd, som förhindrar eller försvårar Smedsuddslinjens framtida tillkomst, undvikas. Styrelsen, som ur nu angivna synpunkt funnit ett broläge vid Liljeholmen såsom ett första utgångsläge för västra stambanan att föredraga framför ett broläge vid Årsta holmar, har vidare verkställt en kritisk granskning av de möjligheter, som med sistnämnda broläge föreläge för anknytning till en blivande Smedsuddslinje, och har styrelsen därvid, utan att vilja bestämt yttra sig härom, ifrågasatt huruvida icke för vinnande av bättre anslutning till en dylik linje eller med hänsyn till stadsplanen någon mindre jämkning i delegerades förslag borde ske.

*Byggnads-  
styrelsen.*

Såsom sammanfattning av sitt uttalande i bangårdsfrågan yttrar byggnadsstyrelsen, att ehuru styrelsen i betraktande av rådande ekonomiska förhållanden hölle före, att en halvhög bro vid Liljeholmen såsom ett första utbyggnadsstadium låte sig väl försvara, då en dylik broförläggning, utom att vara ekonomiskt fördelaktig, motverkade ett fastlåsande för framtiden av stambanans nuvarande ingångslinje över Söderström, ansåge sig styrelsen dock med hänsyn till de bestämda önskemål, som från Stockholms stad framkommit om anordnande redan från början av en fri brohöjd av 26 meter över Hammarbyleden, icke böra avstyrka förslaget om brons förläggning till Årsta holmar och till sagda höjd, i samband varmed byggnadsstyrelsen emellertid ville understryka den fara för stambanans fastlåsande i sitt nuvarande läge över Söder- och Norrström, som denna förläggning innebure.

Byggnadsstyrelsen har dessutom ansett sig böra framhålla, dels att vid träffandet av eventuellt avtal mellan staten och Stockholms stad om brons förläggande till Årsta holmar såsom villkor borde uppställas en

ingående utredning rörande brons planläge med hänsyn till att en framtida utbyggnad av Smedsuddslinjen skulle kunna ske på ur teknisk och ekonomisk synpunkt fördelaktigt sätt, vilket planläge sedermera borde underställas Kungl. Maj:ts prövning, dels ock att i avtalet sådan överenskommelse borde träffas, att ett mera omfattande utbyggande av personstationen å Södermalm tillsvidare förhindrades, då ett sådant utbyggande skulle försvåra en blivande omkastning av infartslinjen.

*Departementschefen.*

Den av delegerade verkställda utredningen rörande den erforderliga brohöjden över Hammarbyleden torde giva vid handen, att de fördelar, som äro avsedda med den nya ledens öppnande, för sjöfartens del stå att vinna endast vid västra stambanans förläggande i högt läge över leden. Stadens delegerade hava jämväl, med beaktande härav, förklarat, att staden allenast under nämnda förutsättning vore villig att genom markupplåtelse ekonomiskt medverka till ombyggnadsarbetena samt medgiva minskning i de nuvarande öppningstiderna vid Söderström.

Vid nu angivna förhållande och med hänsyn till den i övrigt förebragta utredningen torde de tidigare ifrågasatta alternativen, avseende banans förläggande i lågt eller halvhögt läge, icke vara att förorda. Innan staten binder sig för de väsentliga kostnader, som föranledas av en linjeomläggning i av delegerade föreslagen omfattning, gäller det emellertid tillse, att från stadens sida lämnas sådana utfästelser, som kunna vara för staten godtagbara. I detta hänseende synes jämväl det nu underställda avtalet kunna anses motsvara rimliga krav. Genom avtalet har staden, i överensstämmelse med det av riksdagen uppställda huvudvillkoret för statens åtagande i förevarande avseende, med äganderätt till staten överlåtitt all den mark, som behöver tagas i anspråk för omläggningen och de i samband därmed stående stationsanordningarna. Härutöver har staten i viss omfattning tillförsäkrats mark för framtida utvidgningar, vilka icke stå i direkt samband med nyssnämnda arbeten, varjämte statens järnvägars markinnehav vid Centralstationen ordnats. Vidare vinnes genom avtalet sådan minskning i de nuvarande öppningstiderna för svängbron över Söderström, vilka tider icke lära kunna inskränkas utan stadsfullmäktiges medgivande, att, enligt vad av järnvägstyrelsen verkställda tidtabellsutredningar utvisat, statsbanetrafiiken därstädes kan å nuvarande två spår på ett tillfredsställande sätt ombesörjas under lång tid framåt.

Vid granskningen av 1921 års bangårdsförslag har anmärkts, att den föreslagna brohöjden av 26 meter vid linjens framdragande över Årsta holmar skulle komma att medföra vissa ogynnsamma lutningsförhållanden för den planerade personstationen å Södermalm och att med an-

ledning därav i varje fall viss jämkning av nämnda brohöjd vore nödvändig. Genom brons förläggande i ett något västligare läge än enligt 1921 års förslag kunna nämnda olägenheter emellertid utan minskning av brohöjden till väsentlig del undanröjas. På grund härav och då utredningen utvisat, att en sänkning av bron med en eller annan meter icke skulle komma att medföra någon betydande kostnadsbesparing men å andra sidan för sjöfarten innebära avsevärda olägenheter, synes någon jämkning av den nu föreslagna brohöjden icke böra ifrågasättas.

Under förutsättning av västra stambanans förläggande på nu angiven höjd över Hammarbyleden har ett broläge vid Årstaholmar påvisats vara det ur ekonomisk synpunkt lämpligaste ävensom väl ansluta sig till terrängförhållandena därstädes. Jämväl med hänsyn till sjöfartens och gatutrafikens krav har ett dylikt läge ansetts vara att föredraga framför ett broläge vid Liljeholmen. Verkställd utredning har vidare givit vid handen, att linjens förläggande till Årsta holmar med det av delegerade föreslagna västligare läget möjliggör god anslutning till en Smedsuddslinje, därest en sådan i en framtid ansåges böra komma till stånd.

Byggnadsstyrelsen har, såsom förut nämnts, framställt yrkande, att innan broläget vid Årsta holmar definitivt fastslås, ytterligare utredning skall verkställas rörande den lämpligaste sträckningen för en Smedsuddslinje samt brons förläggande med hänsyn härtill. En dylik utredning kan jag dock ej finna för närvarande behöfelig, då delegerades förslag i detta hänseende synes grundat på så ingående undersökningar, som i frågans nuvarande läge kunna vara erforderliga. Emellertid är att märka, att staten enligt avtalet skall uppföra järnvägsbron över Årstaviken på sådant sätt, att framdragande av hamngator utmed Årstavikens södra och norra stränder icke hindras, ävensom åtager sig att vid nämnda järnvägsbros uppförande vidtaga sådana anordningar, som av Stockholms stad påkallas för underlättande av anläggande av en framtida gatubro invid eller ovanpå järnvägsbron och som utan olägenhet för sistnämnda bro kunna vidtagas, dock att härav orsakad merkostnad skall bestridas av Stockholms stad. Av nu berörda anledning kan möjligen någon mindre jämkning av broläget bliva nödvändig, och torde det böra ankomma på järnvägsstyrelsen att efter underhandlingar med stadens vederbörande myndighet träffa avgörande härom.

I likhet med byggnadsstyrelsen finner jag angeläget tillse, att stationsanordningarna å Södermalm icke givas sådan omfattning, att ingångslinjens definitiva sträckning därigenom fastläses. Förslaget tillgodoser även denna synpunkt, då för närvarande allenast en mindre personstation å Södermalm förutsättes komma till utförande samt stationsanord-

ningarna därstädes i övrigt i huvudsak bibehållas oförändrade. Enligt vad jag inhämtat, kan av den beräknade kostnaden för linjeomläggningen, 9,850,000 kronor, å den planerade personstationen antagas belöpa cirka 175,000 kronor. I varje fall finner jag anledning icke föreligga att, på sätt byggnadsstyrelsen ifrågasatt, från statens sida påyrka sådan överenskommelse, varigenom staten i förhållande till Stockholms stad skulle binda sin handlingsfrihet i avseende å en eventuell utbyggnad av denna station. Uppenbarligen måste, därest utvidgning eller förändring av stationsanordningarna framdeles visar sig behöfvig, frågan om vidtagande av på grund härav erforderliga åtgärder underställas Kungl. Maj:ts och riksdagens prövning, därvid nu berörda synpunkt läser komma att bliva vederbörligen beaktad.

På grund av det nu anförda anser jag mig kunna tillstyrka förslaget i föreliggande del. Beträffande kostnaderna för förslagets genomförande samt anslagsfrågan torde jag i det följande få återkomma.

Jag övergår härefter till förslaget rörande förbättrade anordningar vid Centralstationen och Norra stationen.

Förbättrade  
anordningar  
vid Central-  
stationen  
m. m.

Järnvägs-  
styrelsen den  
12/12 1921.

I sin skrivelse den 12 december 1921 har järnvägsstyrelsen framhållit, att behovet av förbättrade trafikordningar vid Centralstationen sedan många år varit synnerligen trängande. De nuvarande anordningarna vid nämnda station motsvarade icke på något sätt nutidens berättigade anspråk på dylika anläggningar. De obekväma och allt för knappa utrymmena vållade ständigt — och detta även vid nuvarande starkt reducerade trafik — stora svårigheter för såväl den resande allmänheten som järnvägspersonalen. Ehuru från järnvägens sida alla åtgärder vidtoges för att med de tillgängliga resurserna på bästa möjliga sätt ordna trafiken, åtgärder som genom de allt för tränga och icke ändamålsenliga lokalerna ofta medförde avsevärda kostnader, vore det i synnerhet vid högtrafik — och dylik uppstode regelmässigt åtskilliga gånger om året — omöjligt att avveckla trafiken på ett sätt, som kunde motsvara den resande allmänhetens skäligen anspråk.

Det förslag till förbättringar i förevarande avseende, som av järnvägsstyrelsen framlagts och som av delegerade tillstyrkts, finnes angivet å nämnda skrivelse bifogade ritningar samt innebär, såsom redan i det föregående omnämnts, huvudsakligen *dels* beredande av rymliga och bekväma utrymmen för persontrafiken vid Centralstationen, *dels* bortflyttning av all ilgodsrörelse från nämnda station till Norra stationen, *dels* ock överflyttning av den huvudsakliga delen av fraktgodsrörelsen från Norra stationen till Norrtulls station, vilken senare station därför skulle avsevärt utvidgas.



Beträffande den närmare innebörden av förslaget anför styrelsen följande:

»Vidkommande först centralstationshusets omändring avser förslaget att till det yttre återställa huset i dess ursprungliga arkitektoniskt tilltalande skick genom borttagande av de vid en föregående förändring gjorda tillbyggnaderna, bestående dels i den åt Centralplanen utbyggda delen av vestibulen, dels i korridoren utmed husets framsida från vestibulen till III klass väntsal och dels i den vid husets södra gavel fogade tillbyggnaden för ankommande resgoods.

Centralstationen.

Förutom den stora vinst från estetisk synpunkt, som härigenom vinnes, ernås även genom tillbyggnadernas borttagande den betydelsefulla fördelen, att den öppna planen utanför Centralstationen kan vidgas, och bättre uppställningsplats beredas för automobiler.

De huvudsakliga förbättringarna bestå emellertid i förändring och utvidgning av lokalerna i stationshuset.

Kardinalpunkten här är den nuvarande banhallens inbyggande till en stor personhall för avgående resande. De nu i banhallen befintliga spåren skulle sålunda borttagas. Hallen skulle förses med väggar på alla sidor, taket inklädas och värmeledning anordnas från den något utvidgade värmecentralen i nuvarande stationshuset. Golvet skulle beläggas med plattor. Och jämväl i övrigt skulle avgångshallen beträffande inredning och färgbehandling givas ett tilltalande utseende.

Personhallen för avgående resande.

Förslaget avser vidare, att i nuvarande stationshuset den ursprungliga vestibulen jämte lokalerna för avgående resgoods omdanas till en rymlig biljetthall med stora och ljusa biljettexpeditioner på båda sidoväggarna. Genom dörrar i fonden av denna biljetthall sker tillträdet direkt till den stora avgångshallen.

I denna anordnas utmed borte långväggen en disk av erforderlig längd för avgående resgodsets överlämnande.

II klass väntsal skulle bibehållas å nuvarande plats och något utvidgas, var emot III klass väntsal skulle ersättas av avgångshallen, vari inrymts plats för såväl byffé som trevligt anordnade sittplatser i erforderlig utsträckning. I och II klass matsal, vars storlek visat sig alldeles otillräcklig, skulle flyttas till nuvarande III klass väntsal. Utrymmen för effektförvaring hava givits sådan belägenhet, att de äro lätt åtkomliga för såväl avgående som ankommande resande. Styrelsen har vidare tänkt sig, att, på sätt tillämpas å större stationer utomlands, i avgångshallen en del mindre butikslokaler skulle anordnas för försäljning av sådana förnödenheter, som för den resande allmänheten vore behövliga. Förutom den fördel som härigenom skulle vinnas för den resande allmänheten, skulle statens järnvägar sålunda kunna erhålla en icke obetydlig inkomst av hyror för dessa butiker.

Plattformsspärr för resande norrut skulle anordnas utmed avgångshallens norra vägg och för resande söderut i södra ändan av den västra hallväggen.

En stor olägenhet med nuvarande anordningar vid Centralstationen är att finna däri, att den avgående och ankommande trafiken icke kunnat åtskiljas i erforderlig utsträckning. Sålunda korsas den från vestibulen kommande avgående resandeströmmen med den från tågen norrifrån och från Västeråsbanan ankommande, vilka resande nu skola lämna stationen genom utgången i banhallens sydöstra hörn.

Anordningar för ankommande trafiken.

Denna brist har genom förslaget helt avlägsnats, och är i detsamma skiljandet av ankommande och avgående trafiken fullständigt genomfört. Förslaget avser näm-

ligen att förlägga utgångarna för den ankommande resandetrafiken norrifrån norr om avgångshallen och den söderifrån söder om avgångshallen, båda helt avskilda från denna.

Enligt förslaget skulle de resande norrifrån och från Västeråsbanan från den för denna trafik avsedda plattformen erhålla en direkt utfart genom stationshusets norra flygel, d. v. s. den väg, som för närvarande användes för lokaltrafiken norrifrån. Invid denna utgång skulle lokaler för ankommande resgodset från Norra stambanan och Västeråsbanan beredas i den mellan centralstationshuset och annexet belägna byggnaden, som för närvarande användes till ilgodsexpedition, och komme härigenom resgodset att både bekvämt kunna införas från tågen och bliva lätt tillgängligt för avhämtning av allmänheten.

Den ankommande resandeströmmen söderifrån skulle liksom nu ledas från plattformarna ned i nuvarande persontunnel, som bibehålles oförändrad. Sedan strömmen passerat tunneln, ledes den genom en mindre vestibul direkt ut på det gatuplan söder om stationshuset, som bildats genom borttagande av den nuvarande byggnaden för ankommande resgods.

Till lokaler för ankommande resgodset söderifrån skulle apteras nuvarande magasinet för avgående ilgods, vilka lokaler komme att såväl ur statens järnvägars trafiksynpunkt som för allmänheten hava ett mycket gynnsamt läge.

Såsom av planritningen framgår skulle nya tullokaler förläggas invid utgången.

Ersättning för den i södra ändan av nuvarande byggnad för ankommande resgods belägna postbryggan vinnes i förslaget genom anordnande av lokaler för posten i södra ändan av nuvarande byggnad för avgående ilgods. Genom denna förflyttning av poströrelsen vinnes att transport på postkärror till och från tågen kan ske, utan att som hittills komma i kontakt med persontrafiken.

Lokalstation  
för norra  
trafiken.

Anordningar för Norra stambanans och Västeråsbanans lokaltrafik, för vilken lokaler hittills varit förlagda i stationshusets norra flygel, hava i förslaget inrymts i annexet i de lokaler, som nu användas för ankommande ilgodset.

Spår- och  
plattform-  
anordningar.

Vad spår- och plattformanordningarna vid Centralstationen beträffar avser förslaget ingen principiell förändring av det nuvarande trafikeringssystemet. Stationen bibehålles således som hittills som genomgångsstation för södra trafiken och som säckstation för den norra. Antalet tågspår för den södra trafiken samt för Norra stambanans och Västeråsbanans fjärrtrafik är detsamma som hittills. Någon utökning härav anses nämligen icke behöfvlig ens för en mycket stegrad trafik. Däremot hava tågspåren för norra lokaltrafiken i förslaget vunnit en sedan länge behöfvlig utvidgning från två till tre.

En viktig förbättring, som förslaget medför, är att samtliga tågspår å stationen erhållit för även de största persontåg fullt tillräckliga längder.

Vidkommande härefter plattformarna hava dessa i förslaget erhållit en för de största persontåg tillräcklig längd och har även bredden å de plattformar, där så ansetts nödigt, i större eller mindre mån utökats. Förslaget upptager vidare uppförande av plattformstak över samtliga plattformar till erforderlig längd ävensom för ernående av billigare underhåll beläggning av samtliga plattformsytor med plattor. För avgående trafiken söderut har anordnats en särskild resgodsplattform för befordran av resgods- och postkärror. Härigenom vinnes dels att allmänheten befrias från de obehag och de risker, som äro förenade med nuvarande förhållanden, då sagda trafik sker å personplattformarna, dels ock att framförande av resgods- och postkärrorna kan ske avsevärt snabbare än nu är fallet.

Förslaget innebär såsom ovan nämnts ett överflyttande av ilgodsrörelsen från nuvarande Centralstationen till Norra station, där nuvarande magasinet för avgående fraktgods tänkes använt för såväl avgående som ankommande ilgods och nuvarande expeditionslokaler för fraktgodset skulle apteras till expeditionslokaler för ilgodstrafiken. Någon nämnvärd förändring av dessa lokaler blir härför icke nödvändig. Vad särskilt ur- och ilastning av godset mellan magasin och järnvägsvagn beträffar kommer denna förflyttning att vara till stor fördel, då genom densamma avhjälpes den hittills ofta mycket kännbara bristen på lossningsspår utmed ilgodsmagasinen.

Norra stationen.

Den huvudsakliga delen av fraktgodsrörelsen skulle såsom förut angivits bortflyttas från Norra station till Norrtulls station. Dock har det syntts styrelsen nödvändigt att å Norra station bibehålla vissa godsslag, nämligen dels järnvägstullgodset, som expedieras i nuvarande tulllokaler därstädes, dels ock färskvaror och mjölk, då dessa senare varor i stor utsträckning äro avsedda att överföras till Centralsaluhallen och andra invid Norra station belägna livsmedelsetablisement, samt även i övrigt på grund av sin natur måste beredas en centralt belägen avlastningsplats för möjliggörande av snabb distribution.

För överflyttande till Norrtulls station av huvudsakliga delen av fraktgodsrörelsen innebär förslaget en utbyggnad av anordningarna vid Norrtulls station. Det nuvarande magasinet därstädes om 2,400 kvadratmeter skulle användas för avgående fraktgods och den hittillsvarande med detta magasin sammanbyggda expeditionslokalen utnyttjas till expedition för avgående fraktgods. För vinnande av nödigt utrymme för avgående fraktgodset avser förslaget vidare att hit förflytta det under högtrafiken 1916 strax söder om Kungsgatan uppförda magasinet om 750 kvadratmeter. För avgående fraktgodsrörelsen vinnes sålunda ett sammanlagt magasinutrymme om 3,150 kvadratmeter. Storleken av nuvarande magasinet för avgående gods vid Norra station utgör 2,600 kvadratmeter.

Norrtulls station.

Vidare upptager förslaget uppförande av nytt magasin för ankommande fraktgods om 4,800 kvadratmeters yta samt uppförande intill detta av ny expeditionsbyggnad för ankommande fraktgods. Nuvarande magasinet för ankommande gods vid Norra station har en golvyta av 3,100 kvadratmeter.

Dessutom skulle frilastbangården i erforderlig grad utvidgas.

För genomförande av dessa utvidgningar vid Norrtull erfordras förutom statens järnvägars mark ett staten tillhörigt område om 24,000 kvadratmeter, som för närvarande disponeras av domänstyrelsen.

Då i samtliga förslag till bangårdsfrågans lösning numera förutsättes, att fraktgodsrörelsen från Norra stationen skall överflyttas till Norrtull och denna senare station således med all säkerhet framdeles kommer att bliva huvudgodsstationen för de norra stadsdelarna, har inom järnvägsstyrelsen uppgjorts förslag till stationens framtida utbyggnad efter i relation härtill tilltagen måttstock.

De nu till utförande föreslagna anläggningarna utgöra första ledet härav, och kunna således framdeles erforderliga utbyggnader i mån av behov successivt ske på grundval härav.

Vad beträffar utvidgade godslastningsanordningar och uppförande av nya godsmagasin för de norra stadsdelarna har Kungl. Maj:t och riksdagen redan 1914 härom fattat beslut. 1914 års senare riksdag har nämligen beslutat ombyggnad av Norra stationen, varvid de nuvarande godsmagasinen skulle slopas och nya godsmagasin därstädes uppföras om en sammanlagd yta av 8,800 kvadratmeter. Sedermera har emellertid 1915 års bangårdskommission i skrivelse till järnvägsstyrelsen den 17

oktober 1916 uttalat sig för att de beslutade arbetena vid Norra station icke borde komma till utförande, då en förflyttning av fraktgodsrörelsen från Norra station till Norrtulls station med all säkerhet vore lämplig att inom en snar framtid genomföras. I skrivelse den 1 november 1916 har styrelsen meddelat vad kommissionen sålunda anfört och därvid framhållit, att därest förflyttning av godsrörelsen från Norra station till Norrtull framdeles komme till stånd, borde givetvis de för ombyggnadsarbetena vid förstnämnda station beviljade anslagsmedlen tagas i anspråk för anläggningar vid Norrtull. Några nya anläggningar vid Norra station hava i anledning härav ej heller kommit till utförande.»

Kostnaderna för genomförande av nu berörda förslag beräknades med i december 1921 gällande priser sålunda:

för Stockholms centralstation .....	4.0 milj. kronor;
» Norrtulls station .....	2.4 » »
<hr/>	
Summa 6.4 milj. kronor.	

På grund av sedermera inträffad nedgång i arbets- och materialkostnader har järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 8 september 1922 beräknat motsvarande kostnader till följande belopp:

för Stockholms centralstation .....	3.6 milj. kronor;
» Norrtulls station .....	2.0 » »
<hr/>	
Summa 5.6 milj. kronor.	

En väsentlig del av dessa arbeten, vilka avse omdaning av gamla anläggningar att motsvara nuvarande behov, äro, enligt vad järnvägsstyrelsen framhållit, av den beskaffenhet, att medel till desamma utförande bära bestridas ur förnyelsefonden. Sålunda beräknar styrelsen, att av denna fond skola bestridas kostnaderna för omdaning av stationsbyggnader och banhall vid Centralstationen samt flyttning och omläggning av plattformar och spårssystem vid Centralstationen och Norrtull. Kostnaderna för de arbeten, som i enlighet härmed skulle bestridas ur förnyelsefonden, utgöra enligt styrelsens kostnadsberäkning i september 1922:

för Stockholms centralstation .....	2.9 milj. kronor;
» Norrtulls station .....	0.3 » »
<hr/>	
eller tillhopa 3.2 milj. kronor.	

För utförande av vissa andra arbeten däremot, vilka äro av natur att motivera kapitalökning, anser järnvägsstyrelsen medel bära äskas av riksdagen. Dessa arbeten avse utökande av nuvarande spårssystem, plattformar och plattformstak samt uppförande av nytt godsmagasin och ny godsexpeditionsbyggnad vid Norrtull.

Av riksdagen skulle i enlighet härmed behöva äskas:

för Stockholms centralstation .....	0.7 milj. kronor;
» Norrtulls station .....	1.7 » »

eller tillhopa 2.4 milj. kronor.

I skrivelsen den 8 september 1922 har styrelsen föreslagit utförandet av ifrågavarande arbeten under en tidrymd av två år, för vilket ändamål under budgetåret 1923—1924 skulle erfordras ett belopp av 1,200,000 kronor.

Byggnadsstyrelsen har i sitt yttrande betonat de olägenheter ur stadsplanesynpunkt, som Centralstationens bibehållande och vidare utbyggande å dess nuvarande plats måste medföra för Stockholms stad. Styrelsen ville därför understryka vikten av att de kostnader, som nedlades på ändringar och tillbyggnader, inskränktes till de för järnbanedriften oundgängligen nödvändiga.

*Byggnads-  
styrelsen.*

Enligt det föreliggande förslaget till avtal har frågan om Centralstationens vidare utveckling samt om lämpligheten att vid en eventuell framtida omläggning av sammanbindningsbanan förflytta stationen lämnats öppen. De av järnvägsstyrelsen föreslagna ändrade anordningarna vid Stockholmsstationerna, vilka jämväl i avtalet förutsatts komma till stånd, avse sådana förbättringar, som utan föregripande av bangårdsfrågans vidare utveckling ansetts för den närmaste framtiden erforderliga för tillgodoseende av allmänhetens och trafikens berättigade krav.

*Departements-  
chefen.*

Såsom ovan påpekats och även av de delegerade vitsordats, har sedan länge behov av förbättrade anordningar vid Centralstationen förelagat. Särskilt under helgtrafik och viss säsongtrafik äro förhållandena, som torde vara allmänt bekant, ytterst otillfredsställande såväl för den resande allmänheten som för tågens regelrätta expedierande. Detta gäller i främsta rummet den långväga trafiken. Denna trafik måste av naturliga skäl koncentreras till vissa morgon- och kvällstimmar, varvid kan inträffa, att icke mindre än ett tiotal fjärrtåg måste expedieras inom en kortare tidsperiod än en timme. Vid en dylik tågknut under högtrafik ställas givetvis synnerligen stora krav såväl på för allmänheten avsedda lokaler som ock å tjänste- och magasinsutrymmen.

Nu berörda krav fyllas emellertid icke på långt när av de nuvarande anordningarna vid Centralstationen. Sålunda kan framhållas, att biljettexpeditionerna äro så trånga, att vid helger extra biljettförsäljningslokaler måste anordnas i utanför stationshuset belägna byggnader, och att jämväl utrymmet för expediering av avgående resgoods är för litet.

Det torde vidare vara allmänt känt, att stora vestibulen, där biljettförsäljning, expediering av resgods och andra för den resande trafiken erforderliga expeditioner äro förlagda, är otillräcklig. Det har sålunda hänt, att resandeköer måst bildas på Centralplanen framför stationshuset. Även de nuvarande väntsalarna äro trånga och otillräckliga, vilket bidrager till att vid högtrafik en stor del av den resande allmänheten i väntan på tåg måste vistas ute å det öppna området framför spärrarna. Här är emellertid utrymmet vid starkt koncentrerad trafik ofta så upptaget av köer till de avgående tågen, att resandeströmmarna från de ankommande tågen och från vestibulerna måste tränga sig fram genom de nämnda köerna, vartill kommer, att å denna plats samtidigt skola framföras post- och resgodskärror samt att vid vissa tillfällen på grund av bristande magasinsutrymme där måste uppläggas ankommande resgods. På grund av otillräckligheten av sistnämnda utrymme har man även, förutom nyssnämnda åtgärd att upplägga resgods å planen framför spärrarna, tidvis måst förflytta ankommande ilgods till Norra stationen för att därigenom erhålla ökat utrymme för resgodset. En dylik åtgärd är emellertid för den resande allmänheten till stort obehag, då de resande i regel äro vana vid att hämta sitt resgods å helt annan plats å stationen. Det kan vidare anmärkas, att allt tillgängligt utrymme i stationsbyggnaderna är så utnyttjat, att behövliga manskapsrum icke kunnat beredas personalen annat än i källare och entresolerade smårum.

Visserligen har trafiken hittills trots de vid högtrafik särskilt framträdande svårigheterna nödortfigt kunnat ombesörjas, men har detta kunnat ske endast genom eftersättande av den resande allmänhetens berättigade krav på bekvämt och tidsenligt betjänande samt med i många fall\* utnyttjande till det yttersta av järnvägens personal och förefintliga anordningar.

Vid angivna förhållanden lärer det icke vara lämpligt att längre uppskjuta de åtgärder, som erfordras för avhjälpan av berörda olägenheter, vilka givetvis komma att göra sig än mera kännbara, i den mån en stegring av den allmänna trafiknivån ånyo inträder.

Genom det föreliggande förslaget skulle vinnas en högst nödig förbättring av anordningarna, främst för persontrafiken vid Centralstationen, varigenom dessa anordningar under en lång tid framåt skulle bliva tillfredsställande. Järnvägsstyrelsen har beräknat, att efter förslagets genomförande någon nämnvärd utvidgning av stationen icke skulle behöva ske under de närmaste 15 å 20 åren.

Enligt vad järnvägsstyrelsens utredning giver vid handen, skulle de ifrågasatta åtgärderna jämväl möjliggöra en avsevärd förenkling av järnvägsdriften vid Stockholmsstationerna.

Efter bortflyttande från Norra stationen av den huvudsakliga delen av fraktgodsrörelsen skulle den under Centralstationen nu lydande ilgodsrörelsen kunna överflyttas från nuvarande lokaler invid Centralstationshuset till magasinsbyggnaderna vid Norra bantorget, i samband varmed arbetet å de båda hittills skilda bangårdarna vid Centralstationen och Norra stationen skulle kunna ställas under enhetlig ledning.

Den koncentrerings av godsrörelsen, som vinnes genom förläggande av huvuddelen av Norra stationens nuvarande fraktgodsrörelse till Norrtulls station, vilken senare station sedan lång tid tillbaka varit huvudstationen för norra stadsdelarnas vagnslastgodstrafik, medför ur driftssynpunkt avsevärda fördelar på grund av ökade möjligheter till utnyttjande av material och personal.

I följd av sålunda angivna förhållanden skulle vid förslaget genomförande en avsevärd driftkostnadsminskning vinnas. Denna besparing har med i december 1921 gällande priser beräknats till omkring 200,000 kronor per år.

Även om man utgår från att, såsom från åtskilliga håll påyrkats, stambanetrafiken framdeles skall bortflyttas från den nuvarande sammanbindningsbanan och lämna plats för en nord-sydlig förortsbana, så läser det dock, med hänsyn till de högst avsevärda kapitalutlägg, som äro förenade med en dylik omläggning av trafiken, vara till fördel för såväl staten som staden, att sådana åtgärder i möjligaste mån ställas på framtiden och icke vidtagas tidigare än förhållandena det oundgängligen kräva. Genom de förbättrade anordningar, som vid genomförande av föreliggande förslag för relativt ringa kostnad vinnas vid Centralstationen, samt det större oberoende, som genom avtalets minskade öppningstider för svängbron över Söderström åstadkommes mellan järnvägs- och sjötrafiken, torde — även om hänsyn toges till den lokaltrafik, som nu framföres och kan behöva framföras å stambanan — trafikens rationella ombesörjande komma att säkerställas för lång tid framåt. Därigenom kan tidpunkten för de kapitalutlägg för såväl staten som staden, som erfordras för eventuella omläggningar, på sätt ovan antytts, av lokaltrafiken och därmed förbundna ändrade linje- och bangårdsanordningar, i motsvarande grad framskjutas. Detta förhållande torde fullt motivera det nu ifrågasatta utlägget av 3.6 miljoner kronor, att huvudsakligen utgå av förnyelsefondsmedel, för förbättrade anordningar vid Centralstationen, även om vid de framtida åtgärderna i bangårdsfrågan nu föreslagna arbeten vid nämnda station tilläventyrs ej skulle komma till full nytta.

Beträffande den ifrågasatta förflyttningen av godsrörelsen till Norrtull är att märka, att denna åtgärd ingår i samtliga förslag, som på

senare tid framkommit till bangårdsfrågans lösning, vadan genomförandet av förslaget i denna del kan förutsättas bliva till gagn, huru än bangårdsfrågan kommer att utvecklas.

På grund av vad sålunda anförts anser jag mig kunna tillstyrka föreliggande förslag till vissa förbättringar vid Stockholmsstationerna. För detta förslags genomförande behöva andra staden eller enskilda tillhöriga markområden icke tagas i anspråk utöver vad statens järnvägar för närvarande disponera än ett mindre, staden tillhörigt område vid Norrtulls station, vilket område genom avtalet tillförsäkrats staten.

Beträffande den staten tillhöriga under domänstyrelsens förvaltning stående mark, som erfordras för förslagets genomförande, har järnvägsstyrelsen förklarat sig ämna inkomma med särskild framställning.

**Avtalet.** Det av delegerade till Kungl. Maj:ts prövning överlämnade avtalet, vilket äger giltighet allenast under förutsättning, att detsamma blivit före den 15 juli 1923 av vederbörande parter godkänt, innebär i huvudsak följande.

**Markförvärv.** Genom avtalet har staten med äganderätt förvärvat all den Stockholms stad tillhöriga mark, som erfordras för omläggning av västra stambanan och i samband därmed stående anordningar, ävensom härutöver i avsevärd utsträckning mark för sådana framtida utvidgningar, vilka, huru än bangårdsfrågan kommer att gestalta sig, beräknas bliva erforderliga. För den föreslagna linjeomläggningen behöver enskild mark icke tagas i anspråk.

Vid Centralstationen har statens järnvägars nuvarande innehav av staden tillhörig mark ordnats. I detta hänseende är att märka, att en väsentlig del av de markområden vid nämnda station och Norra stationen, vilka utnyttjas för järnvägsändamål, tillhöra Stockholms stad. Vissa av dessa områden hava av staden kostnadsfritt upplåtits till statens järnvägar med nyttjanderätt för den tid, de för nämnda järnvägars drift användas. Vissa andra områden åter hava jämlikt stadsfullmäktiges medgivande den 27 april 1914 upplåtits under villkor, att desamma skulle tillgodoräknas staden vid en blivande slutlig uppgörelse i bangårdsfrågan. Övriga av ifrågasvarande områden disponeras av statens järnvägar dels enligt avtal mot årlig hyra, dels ock utan särskilt avtal.

Genom avtalet har staten tillförsäkrats rätt, i den mån sådan ej redan förefinnes, att utan ersättning disponera staden tillhöriga, av statens järnvägar nu disponerade markområden söder om en vid Norra stationen dragen, i avtalet angiven gräns, så länge dessa områden för järnvägsändamål användas. Arealen av denna mark uppgår till omkring 28,233 kvadratmeter. De staden tillhöriga mindre områden norr om nyssnämnda gräns, vilka av statens järnvägar nu disponeras, ingå i den mark, som med äganderätt överlåtits till staten.

Slutligen har, som tidigare omnämnts, staten berättigats att taga i anspråk och utan ersättning för järnvägsändamål disponera viss del av kvarteren Gäddan och Ugglehuvudet.

Å andra sidan har Stockholms stad genom avtalet förvärvat vissa av statens järnvägar nu disponerade markområden, vilka äro eller framdeles komma att bliva



för järnvägsändamål obehövligen. Förvärvandet av dessa områden har för staden varit önskligt huvudsakligen ur stadsplanesynpunkt. Bland ifrågavarande områden ingår jämväl den å Södermalm belägna delen av nuvarande järnvägslinjen Liljeholmen—Södra station.

Med utgående från den värdering av ifrågavarande markområden, som efter verkställd utredning användes av 1921 års bangårdsdelegerade, skulle värdet av den mark, staten genom avtalet med äganderätt förvärvar, uppgå till 10,946,000 kronor, därav å mark, som erfordras för västra stambanans omläggning, belöper 1,997,000 kronor. I dessa belopp är ej inräknat värdet av den mark, som får av staten utan ersättning disponeras, så länge den användes för järnvägsändamål.

Värdet av den mark, som staden förvärvar genom avtalet, beräknas uppgå till 6,265,000 kronor.

De bangårdsanordningar, vilka av delegerade föreslagits eller förutsatts framdeles komma till utförande, skola bekostas av staten.

Kostnaderna för gatuarbeten ävensom erforderliga förändringar eller nyanläggningar av kajer skola bestridas av Stockholms stad. Dock har staten i vissa särskilda angivna fall ålagts att ensam bekosta sådana arbeten, då dessa arbeten direkt påfordrats på grund av spärsystemets förändring.

Enligt avtalet förbinder sig staten att uppföra järnvägsbron över Årstaviken på sådant sätt, att framdragande av hamngator utmed Årstavikens södra och norra stränder icke hindras, samt att vid nämnda järnvägsbros uppförande vidtaga sådana anordningar, som av Stockholms stad påkallas för underlättande av anläggande av en framtida gatubro invid eller ovanpå järnvägsbron, och som utan olägenhet för sistnämnda bro kunna vidtagas, dock att härav orsakad merkostnad skall bestridas av Stockholms stad.

Enligt avtalet åligger det vidare staten att bekosta borttagande av nuvarande järnvägsbanken över Årstaviken till det djup, som ungefärligen motsvarar djupet av viken å ifrågavarande plats före bankens anläggande, och till den bredd, som erfordras för farledens framdragande.

I enlighet med av 1915 års riksdag i förevarande hänseende uppställt villkor, har Stockholms stad förbundit sig att i god tid vidtaga på staden ankommande åtgärder för genomförande av de stadsplaneändringar, som påkallas av avtalet.

Å de områden, som genom avtalet upplåtas till staten med ägande- eller nyttjanderätt, har staten befogenhet att vidtaga de anordningar för trafikens tillgodoseende, som staten finner lämpliga.

Beträffande tidpunkten för utförande av respektive arbeten äger staten jämväl träffa avgörande, dock med vissa väsentliga inskränkningar beträffande de arbeten, som stå i samband med västra stambanans omläggning. I avtalet har nämligen stadsgats skyldighet för staten att till den 1 januari 1927 hava fullbordat den nya bron över Årstaviken samt på nyss angivet sätt borttagit järnvägsbanken vid Liljeholmen, dock med reservation för force majeure.

Stockholms stad har å andra sidan utfäst sig att bedriva arbetet med Hammarbyleden så, att denna farled öppnas för genomgående sjötrafik senast 6 månader efter den nuvarande järnvägsbankens borttagande. Därest emellertid omständigheter inträffa, som nödvändiggöra ett uppskov med stadens ifrågavarande arbeten, får i motsvarande grad uppskov ske med de staten åliggande arbetena.

Samtidigt med den nya brons fullbordande skall enligt avtalet en ny personstation vid huvudlinjen vara anordnad för Södermalm. Därest ej annorlunda överenskommes, skall, senast i samband med Svendenborgsgatans framdragande över bangården, stationshuset förläggas till denna gata.

Anläggningarnas underhåll.

Det framtida underhållet av de anläggningar, som angivas i avtalet, skall med vissa undantag bekostas av den part, som bekostat anläggningarna.

Öppenhållande av broarna över Hammarbyleden och Söderström.

Såsom villkor för statens åtagande i fråga om västra stambanans omläggning i samband med Hammarbyledens tillkomst har 1915 års riksdag föreskrivit bland annat, att Kungl. Maj:t skulle äga bestämma tiderna för öppenhållande av broarna över såväl Hammarbyleden som Söderström. Emellertid har ett dylikt villkor nu liksom tidigare från stadens sida mött bestämt motstånd, varför maximitiderna för broarnas öppenhållande, på sätt skett i 1921 års avtal, jämväl i föreliggande avtal fixerats. Då den tidigare föreslagna brohöjden icke ansetts kunna minskas, hava statens delegerade ej heller ansett sig kunna medgiva någon utsträckning av de i 1921 års avtal angivna öppningstiderna. Bestämmelserna i detta avtal hava därför i huvudsak bibehållits oförändrade, dock har med beaktande av de från järnvägsstyrelsens sida gjorda erinringarna statens järnvägars vederbörande trafikbefäl tillerkänts befogenhet att för varje tidtabell bestämma de särskilda tiderna för broarnas öppenhållande efter samråd med stadens hamnmyndighet.

Vissa markreservationer m. m.

Genom avtalet har staten och staden ömsesidigt förbundit sig att icke å vissa områden vidtaga sådana åtgärder, att användande av någon del av dessa områden för järnvägsändamål därigenom försvåras eller fördyras, utan att underhandlingar mellan parterna dessförinnan upptagas i frågan.

De områden, varom dylik överenskommelse genom avtalet träffats, utgöra

*dels* den staden tillhöriga marken mellan Centralstationsområdet och Klaraviken, som kan bliva behöflig för en framtida utvidgning av Centralstationen,

*dels* vissa områden å Södermalm, eventuellt erforderliga för framtida utvidgning av person- och godsstationerna därstädes,

*dels* vissa områden å Kungsholmen, som framdeles kunna komma till användning för framdragande av en järnvägslinje i norrsydlig riktning från Smedsudden till Karlbergskanalen och anordnande av en godsbangård i huvudsaklig överensstämmelse med 1921 års bangårdsförslag,

*dels* vissa områden å Södermalm och Långholmen, över vilka en järnvägslinje kan tänkas framdragen för att genom en bro Långholmen—Smedsudden vinna anslutning från den nu föreslagna järnvägsbron över Årsta holmar till nyssnämnda järnvägslinje över Kungsholmen och

*dels* vissa delar av Karlbergs kungsgård, över vilka förbindelsespår kunna anläggas från angivna järnvägsanläggningar å Kungsholmen till Tomtebodas rangerbangård och till nuvarande huvudspåren mellan Tomteboda och Centralstationen.

Därest framdeles fråga uppkommer om ny sträckning av järnvägslinjen mellan Södermalm och Norrmalm eller eljest någon fråga rörande sättet för västra stambanans ledande genom huvudstaden eller angående mera avsevärda förändringar beträffande bangårdsområdena i Stockholm, skall enligt avtalet, om staten eller Stockholms stad det påfordrar, dem emellan upptagas förhandling för lösning av sålunda föreliggande fråga.

Förortsbanefrågan.

I avtalet återfinnas vissa bestämmelser, avsedda att underlätta tillkomsten av en norrsydlig förortsbana. Sålunda har medgivits, att, därest broar för en dylik

bana mellan Norrmalm och Södermalm komma att anläggas, dessa broar få sammanbyggas med de nuvarande järnvägsbroarna över Norr- och Söderström, eller, om med hänsyn till sistnämnda broars bestånd hinder däremot möter, förläggas så nära samma broar, som utan risk för dessa kan ske. Dessutom har avtalats, att därest framdeles statsbanespåren komma att bortflyttas från nuvarande järnvägsbroarna, Stockholms stad äger att för förortsbane- eller gatutrafikens tillgodoseende tillösa sig dessa broar mot ersättning, varom framdeles kan överenskommas.

Tvister, som framdeles kunna uppstå angående tolkningen eller tillämpningen av avtalet eller i samband därmed stående rättsförhållanden, skola hänskjutas till skiljemän enligt lag. Detta gäller dock ej avtalets bestämmelser angående framtida förhandlingar eller parternas åtagande i fråga om reservation av vissa marker.

Tvister  
rörande av-  
talet.

Mot förslaget i förevarande del hava vissa erinringar framställt av järnvägsstyrelsen, byggnadsstyrelsen samt arméförvaltningens fortifikationsdepartement, under det övriga i ärendet hörda myndigheter lämnat förslaget utan anmärkning.

Yttranden  
över förslaget.

*Järnvägsstyrelsen* har till en början påpekat, att bestämmelser saknades om den staden tillhöriga mark, som erfordrades för bropelare för den nya bron över Årsta holmar. Då styrelsen emellertid erhållit upplysning om, att denna mark av de delegerade icke medtagits i avtalet av den anledning, att det ej vore slutligen fastslaget, var dessa bropelare komme att placeras, ansåge sig styrelsen kunna utgå från, att staden utan ersättning skulle upplåta den för pelarna erforderliga marken, varjämte styrelsen förutsatte, att staden under byggnadstiden skulle tillhandahålla även erforderliga arbetsutrymmen i vad sådana erfordrades å i stadens ägo varande mark.

Under nu angivna förutsättning och med avseende å de för delegerades förhandlingar givna direktiven, hade styrelsen ansett sig kunna tillstyrka det föreliggande avtalet i bangårdsfrågan. Styrelsen ville emellertid härvid göra en bestämd reservation beträffande den i avtalet bestämda tiden för färdigställandet av den nya bron över Hammarbyleden. Styrelsen funne nämligen denna tid vara kort, och om än det ej finge anses uteslutet att utföra den ifrågavarande bananläggningen med den stora brobyggnaden inom densamma, vågade styrelsen dock ej utfästa sig till mera, än att, i vad på styrelsen ankomme, bedriva arbetet för bronns utförande med all den skyndsamhet, som utan en oekonomisk forcering av utrednings- och byggnadsarbetena kunde vara möjlig. Ett oeftergivligt villkor för arbetenas fullbordande inom avtalad tid vore också, att de för arbetenas utförande i avsedd takt årligen erforderliga anslagen av statsmakterna beviljades.

*Byggnadsstyrelsen* funne den i avtalet gjorda reservationen av mark för en eventuellt omläggning framdeles av stambanans ingångslinje vara av mindre värde, då reservationen ej baserade sig på någon av staden eller järnvägsstyrelsen godkänd planläggning. De områden, som reserverats, hade därigenom i areal fått onödigt omfattning men vore dock säkerligen ej tillfyllest. Då framdragningen av den eventuella infartslinjen även berörde enskilda markområden, kunde genom dessas bebyggande stora svårigheter uppstå.

Styrelsen funne vidare överenskommelsen om markreservationen väl vag och böra givas mer bindande form. Det föreslagna avtalet innebure nämligen föga utöver vad i regel tillämpades även utan ett särskilt avtal.

Då avtalet emellertid understrukit en förpliktelse till ömsesidig medverkan mellan stat och stad att ej genom olämpliga åtgärder förhindra Smedsuddslinjens framtida tillkomst, ville byggnadsstyrelsen endast hemställa, att i samband med avtalets träffande beslut måtte fattas om omedelbar utredning rörande en Smedsuddslinjens lämpliga förläggning, och att de gjorda marköverenskommelserna därefter måtte justeras. Härigenom kunde åtgärder för skydd även av enskild mark lättare genomföras, och för såväl staten som staden vore det av ekonomisk betydelse, att ej onödigt stora markområdens användning under lång tidsperiod omöjliggjordes. Ur stadsplanesynpunkt vore det av den största vikt, att en linje för stambanans indragande klarlades, då staden omöjligen kunde upprepa alla de stora problem, som fått under långa tider vila just i avvaktan på denna för all planläggning grundläggande fråga. Detta gällde även statens mark.

Byggnadsstyrelsen har vidare framhållit, att framförandet av järnvägstrafiken över Norr- och Söderström på sätt nu skedde knappast kunde med hänsyn till trafikförhållandena från stadens sida godtagas för längre tid framåt samt att de i avtalet förutsatta åtgärderna för förortsbanetrafikens ordnande mellan Norrmalm och Södermalm knappast kunde anses utförbara.

*Arméförvaltningens fortifikationsdepartement* har till en början erinrat, att den under ämbetsverkets förvaltning stående mark, som berördes av förslaget bestämmelser om markreservationer, omfattade dels ett område av Marieberg, som användes för ammunitionsfabriken i Stockholm, dels ock ett till krigsskolan upplåtet område av Karlbergs kungsgård, samt att planer på försäljning av dessa områden tidigare förelegat, i vilket sammanhang förslag till stadsplan jämväl upprättats. Det föreliggande avtalet lade emellertid, enligt ämbetsverkets mening, för obestämd tid hinder i vägen för utnyttjande av ifrågavarande områden på sätt, som förut avsetts. Genom förbindelsen att icke utan förhandlingar vidtaga sådana åtgärder, att användandet av någon del av områdena för järnvägsändamål därigenom försvårades eller förädrades, omöjliggjordes försäljning av områdena, så länge bangårdsfrågan icke vunnit sin slutliga lösning. För den skull vore önskligt, att den allsidiga utredning om alla för de omhandlade områdena erforderliga trafiklederna, som i allt fall förr eller senare bleve nödvändig, omedelbart företoges, så att slutgiltigt avtal angående de delar av områdena, som för trafiklederna erfordrades, kunde upprättas. Fortifikationsdepartementet ville i detta sammanhang anmärka, att anförda bestämmelse, sådan den avfattats, icke syntes tillräckligt betryggande.

Med framhållande av de olägenheter, som vore förenade med områdenas reserverande för en till synes lång framtid, ville fortifikationsdepartementet å andra sidan göra gällande, att områdena icke kunde för försvaret undvaras, förrän ammunitionsfabriken och krigsskolan var för sig flyttats till annan plats. Med stöd av vad i riksdagen förekommit i sammanhang med beslut om nytt övningsfält för de i Stockholm garnisonerade trupperna och kasernetablissemangens förläggande till Järva fältet, ville ämbetsverket vidare framhålla, att områdena icke borde avhändas försvaret utan full ersättning för deras värde, vare sig denna ersättning skulle gäldas av staden eller av statens järnvägars medel.

*Departementschefen.*

Det förslag till avtal i bangårdsfrågan, som nu föreligger till prövning, ansluter sig i stort sett till de villkor, som av 1915 års riksdag uppställts för västra stambanans omläggning, samt synes vara av beskaffenhet att kunna av staten i all huvudsak godtagas.

I ett hänseende synes emellertid, såsom järnvägsstyrelsen framhållit, från statens sida erinran kunna göras mot avtalet, nämligen beträffande stadgandet om den tid, som skulle gälla för fullbordandet av västra stambanans omläggning och som påkallats av den beräknade tiden för Hammarbyledens färdigställande. I avtalet har stadgats, att bron över Årstaviken skall vara fullbordad samt den nuvarande järnvägsbanken vid Liljeholmen borttagen i viss angiven omfattning senast den 1 januari 1927, med reservation för force majeure. Det är emellertid uppenbart, att staten i berörda avseende ej kan förbinda sig till annat än att snarast möjligt efter avtalets godkännande påbörja arbetena med linjeomläggningen och att, i vad på staten beror, bedriva arbetena med all den skyndsamhet, som utan oekonomisk forcering av utrednings- och byggnadsarbetena kan vara möjlig, i avsikt att de skola vara fullbordade till den ifrågasatta tiden. Skulle på grund av oförutsedda omständigheter — såsom försenade leveranser, oberäknat vidlyftiga utredningar eller dylikt — arbetenas fullbordande bliva fördröjt utöver nämnda tid, oaktat staten fullgjort allt vad på staten i förevarande avseende skäligen ankommer, bör en sålunda uppkommen förskjutning i tiden för arbetenas färdigställande ej kunna läggas staten till last. Det är jämväl att märka, att utförandet av bron över Årstaviken förutsätter vissa gemensamma utredningar av järnvägsstyrelsen och stadens vederbörande myndigheter, en omständighet som kan komma att verka fördröjande i avseende å arbetenas påbörjande och bedrivande. Jämkning i avtalets bestämmelser i berörda del i huvudsaklig överensstämmelse med järnvägsstyrelsens yttrande läser därför böra ske, innan det från statens sida godkännes.

Vidare har anmärkts, att bestämmelser saknas angående statens rätt att taga i anspråk den mark å Årsta holmar, som erfordras för bropelarna till den nya bron. Enligt motiveringen till avtalet skall staten emellertid erhålla all den mark, som behöver tagas i anspråk för linjeomläggningen. Vid sådant förhållande och då, innan bron uppföres, i varje fall ytterligare överenskommelse rörande brobyggets detaljer måste träffas, förutsätter jag i likhet med järnvägsstyrelsen, att denna fråga framdeles tillfredsställande ordnas. Likaledes torde i samband därmed överenskommelse böra träffas om tillhandahållande av den stadens mark, som erfordras under ombyggnadstiden.

I likhet med delegerade finner jag angeläget tillse, att icke å de staten eller staden tillhöriga marker i och invid huvudstaden, vilka kunna komma att tagas i anspråk för framtida bangårdsanläggningar, sådan bebyggelse sker eller sådana åtgärder i övrigt vidtagas, som kunna

förhindra kommunikationernas framtida rationella utveckling. De bestämmelser angående markreservationer, som för tillgodoseende av denna synpunkt intagits i avtalet, beröra följande staten tillhöriga markområden, nämligen *dels* viss mindre del av det till centralfängelset å Långholmen hörande området, *dels* ett område tillhörande Stockholms hospital, vilket område nu till övervägande del användes såsom park eller trädgård och även framdeles, så länge hospitalet är förlagt till Konradsberg, torde komma att användas för samma ändamål, *dels* ett område vid Marieberg, för närvarande disponerat för ammunitionsfabriken i Stockholm, *dels* slutligen ett till Krigsskolan upplåtet område av Karlbergs kungsgård. Så snart frågan om avyttring av dessa områden eller förändrad användning därav blir aktuell, måste uppenbarligen en närmare utredning i förevarande avseende äga rum, oavsett avtalets bestämmelse härom. Vid sådant förhållande synes från statens sida anledning till erinran mot avtalet i denna del icke föreligga.

Beträffande de framkomna önskemålen om omedelbart igångsättande av ingående nya utredningar rörande Stockholms bangårdsförhållanden, vill jag här ytterligare betona, att den verkställda utredningen 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 huvudsakligen oförändrat skick. Att nu i detta sammanhang fatta ståndpunkt till den vidare utvecklingen av bangårdsfrågan eller fastslå statsbaneanläggningarnas utseende i framtiden lär knappast vara möjligt eller ens lämpligt. Det torde därför ej vara för statens del påkallat att nu fatta beslut om igångsättande av de begärda utredningarna.

Nu föreliggande förslag avser icke att lösa ordnandet av de för stadens utveckling viktiga förortskommunikationerna, i vilken fråga särskild utredning pågår, vars resultat inom kort är att förvänta. De bangårdsanordningar, som äro avsedda att komma till utförande, äro emellertid icke av beskaffenhet att förhindra eller försvåra förortstrafikens ordnande, utan hållas härvid de olika möjligheter öppna, som låta sig förena med vad förut yttrats om utnyttjande för en närmare framtid av nuvarande linje- och bangårdsanordningar.

De öppningstider, som genom avtalet bestämts för såväl bron över Söderström som den nya bron över Hammarbyleden, torde vara för järnvägstrafiken fullt tillfredsställande och hava jämväl ansetts kunna ur sjöfartssynpunkt godtagas. Vid sådant förhållande har jag ej funnit anledning till erinran mot den avvikelse från de av riksdagen tidigare uppställda villkoren, som i denna del ägt rum.

Enligt den träffade överenskommelsen skola vidare tvister, som framdeles kunna uppkomma angående tolkningen eller tillämpningen av avtalet, i regel hänskjutas till skiljeman enligt lag. Jämväl i denna del har en avvikelse skett från de tidigare villkoren. Då emellertid, enligt vad jag inhämtat, stadens delegerade bestämt påyrkat en bestämmelse av nyss angivet innehåll och densamma ej synes oskäligen, har jag ej velat motsätta mig densamma.

På grund av vad sålunda anförts finner jag mig kunna tillstyrka ett godkännande av det föreliggande avtalsförslaget med den av mig förordade jämkningen däri.

Föreliggande förslag förutsätter utförande inom den närmaste tiden av följande bangårdsarbeten, nämligen *dels* omläggningen av västra stambanan över Hammarbyleden jämte anordnandet i samband därmed av en mindre personstation å Södermalm, *dels* utvidgningar och förändringar vid Centralstationen och Norra stationen i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag den 12 december 1921, *dels ock* utvidgning av Norrtulls godsstation enligt samma förslag.

Kostnadsfrågan.

Byggnadskostnaderna för dessa arbeten beräknas utgöra:

Västra stambanans omläggning jämte anordnande av mindre personstation å Södermalm .....	9,85	miljoner	kronor;
Utvidgningar och förändringar vid Centralstationen och Norra stationen .....	3,6	»	»
Utvidgning av Norrtulls godsstation .....	2,0	»	»

eller tillhopa 15,45 miljoner kronor;

En del av nu berörda arbeten äro emellertid av den beskaffenhet, att deras utförande ansetts böra bestridas av förnyelsefondsmedel. Kostnaden för de arbeten, som ansetts vara av natur att motivera kapitalökning, har beräknats till 12,250,000 kronor.

Beträffande de nu angivna kostnadsbeloppen bör emellertid beaktas, att desamma, innan definitiva planer upprättats och jämväl med hänsyn till ovissheten om blivande prisnivå vid tiden för arbetenas utförande, måste betraktas såsom approximativa.

För bedömande av den ekonomiska innebörden av föreliggande förslag, jämfört med tidigare förslag, må här erinras följande.

Enligt de approximativa uppgifter, som återfinnas i motiveringen till 1921 års förslag, skulle byggnadskostnaderna, beräknade enligt 1921 års prisläge, för sådana arbeten, som avsåge en omgestaltning av de nuvarande förhållandena, enligt nedannämnda förslag uppgå till:

1921 års bangårdsförslag .....	40,0	miljoner	kronor;
1915 års bangårdskommissions huvudförslag	63,0	»	»
Förslag till stambanans omläggning över Långholmen med säckstation vid nuvarande Cen- tralstationen .....	90,0	»	»
1915 års bangårdskommissions förslag med centralstation å Kungsholmen .....	113,0	»	»

Bortser man från förslagens helt olika omfång och innebörd och jämför man endast de kapitalutlägg, som skulle påkomma staten för de olika förslagens genomförande, finner man, även med hänsynstagande till prisnivåns fall sedan år 1921, att det nu föreliggande förslaget medför avsevärt mindre kapitalutlägg i jämförelse med övriga förslag.

Anslags-  
frågan.

För genomförande av ifrågakvarande arbeten skulle av riksdagen behöva äskas:

för omläggningen av västra stambanan m. m.....	9.85	milj.	kr.
» omändring av Centralstationen samt utvidgningar av Norrtulls station m. m. ....	2.4	»	»

eller tillhopa 12.25 milj. kr.

Återstoden av kostnaderna för sistnämnda arbeten torde, på sätt järnvägsstyrelsen ifrågasatt, böra bestridas av förnyelsefondsmedel.

I detta sammanhang kan erinras, att 1914 års senare riksdag för utförande av vissa förändringar av spårsystemet vid Centralstationen i Stockholm jämte därmed sammanhängande arbeten beviljat ett anslag av 5,480,000 kronor, varefter sedermera för dessa arbeten av 1916 och 1917 års riksdagar beviljats ytterligare anslag å sammanlagt 1,959,900 kronor. I nämnda anslag ingick bland annat den beräknade kostnaden för uppförande av godsmagasin och utförande av vissa andra utvidgningsarbeten vid Norra stationen. Dessa arbeten vid Norra stationen hava emellertid icke utförts och böra ej heller komma till utförande, enär de fortsatta utredningarna i Stockholms bangårdsfråga givit vid handen lämpligheten av ett förflyttande av den huvudsakliga delen av fraktgodsrörelsen från Norra stationen till Norrtulls station. Emellertid hava de medel, som avsetts för nyssnämnda arbeten vid Norra stationen, måst tagas i anspråk för fullbordandet av andra i den ursprungliga planen ingående anläggningar, vilka på grund av den under kristiden inträffade prisstegringen icke kunnat hållas inom den beräknade kostnadsramen.



Vid nu angivna förhållande skulle det ovan angivna beloppet, 12,250,000 kronor, behöva i sin helhet auvisas såsom nytt anslag, och torde detta anslag böra upptagas med ett för samtliga arbeten gemensamt belopp.

Då på grund av erforderliga utredningar första byggnadsåret torde komma att kräva mindre kapitalutlägg än de senare och då förnyelsefondsmedel stå till förfogande för de ifrågasatta arbetena för omändring av Centralstationen m. m., torde anslaget för budgetåret 1923—1924 kunna begränsas till det belopp, som i statsverkspropositionen för ändamålet beräknats, eller 2,500,000 kronor. Mot storleken av detta belopp har järnvägsstyrelsen förklarat sig icke hava något att erinra. Återstoden av det erforderliga anslaget torde böra fördelas med ungefärligen lika belopp under de tre följande budgetåren.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

Departement-  
schefens  
hemställan.

*dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att å svenska statens vägnar godkänna det mellan delegerade för staten och Stockholms stad den 15 februari 1923 träffade preliminära avtalet rörande Stockholms bangårdsfråga med av mig härovan angiven jämkning;

*dels ock* för omläggning av västra stambanans ingångs-  
linje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid  
Stockholms centralstation m. m. för budgetåret 1923—1924 an-  
visa ett reservationsanslag, att utgå av låne-  
medel, av ..... kronor 2,500,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtast till riksdagen.

Ur protokollet:

*Waldemar Wiens.*