

Nr 164.

Godkänd av första kammaren den 11 maj 1923.
Godkänd av andra kammaren den 11 maj 1923.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl.
Maj:ts proposition angående omläggning av västra
stambanans ingångslinje till Stockholm m. m.*

(Statsutskottets utlåtande nr 90.)

Till Konungen.

Uti den till riksdagen den 8 januari 1923 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1923—1924 har Eders Kungl. Maj:t i avseende å statens järnvägar, under åberopande av det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning, Bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen (punkt 9) att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlätas i ämnet, för ombyggnad av bangårdar i Stockholm m. m. för budgetåret 1923—1924 beräkna ett reservationsanslag av 2,500,000 kronor.

Sedermera har Eders Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 9 mars 1923 avlåten proposition (nr 171), under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen *dels* bemyndiga Eders 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 departementschefen i ovannämnda statsrådsprotokoll angiven jämkning; *dels ock* för omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 2,500,000 kronor.

Såsom av propositionen inhämtas, har utgångspunkten för det nu föreliggande, från stadens sida redan godkända avtalet rörande Stockholms bangårdsfråga varit ett år 1915 i sammanhang med beslutet om Hammarbyledens inrättande av riksdagen gjort medgivande, att staten finge 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.

Av dessa båda alternativ har man nu stannat för det förstnämnda. Vid bedömandet av frågan kan det icke bortses ifrån att detta alternativ ställer sig omkring 6—7 miljoner kronor dyrare än det andra. För den föreslagna linjeomläggningen med framdragande över en högbro vid Årsta holmar med 26 meter fri brohöjd beräknas kostnaderna till 9,850,000 kronor, medan åter en 4.8 meters bro vid Liljeholmen skulle draga en totalkostnad av allenast 3,130,000 kronor. Den föreliggande utredningen synes emellertid giva vid handen att de fördelar, som kunna vinnas genom ett godtagande av det förra alternativet, äro så stora, att kostnadsfrågan icke bör få föranleda dettas förkastande.

Endast på detta sätt kan, enligt vad verkställda utredningar giva vid handen, järnvägsförbindelserna söderifrån till huvudstaden bliva i erforderlig grad oberoende av sjötrafiken genom Hammarbyleden och Slussen, och endast under denna förutsättning har staden befunnits villig att göra de ur järnvägens synpunkt erforderliga eftergifterna beträffande de nu gällande bestämmelserna för öppenhallandet av järnvägsbron över Söderström, vilka bestämmelser i sin nuvarande omfattning utgöra ett allvarligt hinder för järnvägsförbindelsernas utveckling. I detta hänseende må nämnas, att enligt avtalsförslaget den för järnvägstrafiken synnerligen olägliga öppningstiden inskränkts från nuvarande 12 timmar per dygn till att omfatta allenast 6 timmar, varav 3 timmar må förläggas mellan kl. 11 e. m. och 6 f. m., d. v. s. den del av dygnet då järnvägstrafiken är så gott som ingen eller ytterst ringa.

Högbroalternativets antagande har också från stadens sida uppställts som en förutsättning för att genom markupplåtelser ekonomiskt medverka till ombyggnadsarbetena. I detta avseende är nu att märka att staten

genom avtalet med äganderätt förvärvar 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.

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. Mervärdet staten till godo är alltså — bortsett från de betydande områden, som upplåtits med dispositionsrätt för järnvägsändamål — omkring 4 1/2 å 5 miljoner kronor.

Dessutom har emellertid ur framtida kommunikationssynpunkt vunnits ytterligare fördelar genom att 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 ock vissa områden å Södermalm, eventuellt erforderliga för framtida utvidgning av person- och godsstationerna därstädes.

På liknande sätt hava också reserverats vissa områden å Södermalm och Långholmen samt Kungsholmen, 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 en järnvägslinje över Kungsholmen.

I avtalet har alltså fastslagits en förpliktelse till ömsesidig medverkan mellan stat och stad, att ej genom olämpliga åtgärder förhindra Smedsuddslinjens framtida tillkomst.

Vad de föreslagna ombyggnadsarbetena vid Centralstationen och Norra stationen beträffar, har det syntts riksdagen uppenbart att man vid deras planläggande eftersträvat att åstadkomma betydande begränsningar i förhållande till vad som tidigare planerats. Av kostnaderna för dessa arbeten, 5.6 miljoner kronor, eller 3.6 miljoner kronor för ut-

vidgningar och förändringar av Centralstationen och 2 miljoner kronor för utvidgning av Norrtulls godsstation, skulle enligt propositionen ett belopp av 3.2 miljoner kronor utgå av förnyelsefondsmedel. Enligt vad riksdagens vederbörande utskott inhämtat, torde emellertid ett ytterligare belopp av 700,000 kronor kunna på detta sätt beredas. Endast beträffande det överskjutande beloppet 1.7 miljoner kronor påkallas alltså anvisande av särskilt anslag. Det erforderliga sammanlagda anslagsbeloppet skulle alltså kunna reduceras från 12.25 miljoner kronor till 11.55 miljoner kronor. I det för budgetåret 1923—1924 erforderliga anslaget, 2,500,000 kronor, har dock ingen nedsättning ansetts kunna ske.

Efter dessa bangårdsanordningars genomförande skulle, enligt vad som beräknats, ingen nämnvärd utvidgning av Centralstationen bliva erforderlig under ett par tiotal år framåt.

Enligt riksdagens mening torde det i propositionen framlagda förslaget få anses öppna möjlighet att för en jämförelsevis begränsad kostnad erhålla en lösning av de för stadens vidkommande mest trängande trafikfrågorna, vilken, utan att äventyra ett framtida ordnande av stadens bangårdsväsen efter av stadens blivande tillväxt betingade linjer, dock torde få anses innebära ett tillgodoseende av kommunikationsbehovet för avsevärd tid framåt. Riksdagen har därför ansett sig böra bifalla propositionen.

I fråga om tiden för broarbetets fullbordande, som i det av stadsfullmäktige godkända preliminära avtalet fastställts till den 1 januari 1927, har järnvägsstyrelsen anmärkt, att densamma syntes vara kort. Järnvägsstyrelsen anser det emellertid ingalunda uteslutet att utföra brobyggnaden inom den angivna tiden och har heller icke ansett det nödigt att på denna punkt påyrka någon ändring av avtalet.

Departementschefen anför i denna fråga, att det eventuella förhållandet, att arbetets fullbordande kan på grund av försenade leveranser, oberäknat vidlyftiga utredningar eller dylikt, bliva fördröjt utöver den nämnda tiden, icke bör kunna läggas staten till last. Ej heller tidsutdräkt i de mellan järnvägsstyrelsen och stadens vederbörande myndigheter erforderliga gemensamma utredningarna bör hava denna följd, varför jämkning i avtalets bestämmelse i denna del ifrågasättes.

Riksdagen delar de av departementschefen sålunda anförda betänkligheterna. Det lär emellertid icke kunna undvikas att en ändring av avtalsförslaget i av departementschefen angiven riktning — vilken givetvis föranleder, att ärendet ånyo måste underkastas ny behandling av de kommunala myndigheterna och underställas stadsfullmäktige — kommer att föranleda ett nytt till äventyrs långvarigt och eljest obehövt upp-

skov med frågans slutliga avgörande och därmed även med broarbetets påbörjande.

I syfte att vid avtalets tillämpning all nödig hänsyn skall tagas till de synpunkter, som av departementschefen anförts i fråga om tiden för broarbetets fullbordande och borttagandet av den gamla banken vid Liljeholmen, förutsätter dock riksdagen, att, innan avtalet av Eders Kungl. Maj:t slutligen godkännes, från stadens vederbörande myndigheter, vilka hava att fullfölja detsamma, inhämtas ett godkännande i huvudsak av den allmänna tolkning av avtalsförslagets förevarande bestämmelser, som av departementschefen utvecklats.

Riksdagen har sålunda under nu angivna förutsättning ansett sig böra medgiva avtalets godkännande i dess mellan de båda parterna överenskomna, av staden redan godkända skick.

Under åberopande härav får riksdagen anmäla, att riksdagen, i anledning av Eders Kungl. Maj:ts proposition,

dels bemyndigat Eders Kungl. Maj:t att under ovan angiven förutsättning å svenska statens vägnar godkänna det mellan delegerade för staten och Stockholms stad den 15 februari 1923 träffade preliminära avtalet rörande Stockholms bangårdsfråga;

dels ock för omläggning av västra stambanans ingångslinje över Hammarbyleden samt förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation m. m. för budgetåret 1923—1924 anvisat ett reservationsanslag av 2,500,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Stockholm den 11 maj 1923.

Med undersåtlig vördnad.
