

Nr 90.

Ankom till riksdagens kansli den 2 maj 1923 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående omläggning av västra stambanans ingångslinje till Stockholm m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

Uti den till riksdagen den 8 januari 1923 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1923—1924 har Kungl. Maj:t i avseende å statens järnvägar, under återopande 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.

I anledning härav har herr *J. Pålsson* i en inom första kammaren väckt motion, nr 46, hemställt, att Kungl. Maj:ts berörda förslag måtte avslås och ifrågavarande reservationsanslag å 2,500,000 kronor icke måtte upptagas i 1923—1924 års budget.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 9 mars 1923 avlåten proposition (nr 171), vilken hänvisats till statsutskottet för förberedande behandling, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen *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 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.

Beträffande utredningen i ämnet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Med föranledande av denna proposition har herr Pålsson i motion nr 202 yrkat, att riksdagen måtte avslå samma proposition.

Slutligen har herr *C. Lindhagen* i en inom första kammaren väckt motion, nr 203, hemställt, att riksdagen, med anledning av propositionen nr 171 angående omläggning av västra stambanans ingångslinje till Stockholm m. m. samt till främjande av en allmännyttig lösning av stadens bostadsfråga, måtte

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

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

därest propositionen även i övrigt eller i vissa delar anses böra huvudsakligen bifallas, att riksdagen måtte med anledning av propositionen tillika anmoda regeringen att:

1) efter förhandlingar med Stockholms stad uppgöra en sådan plan som ovan sägs;

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

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

Rörande tillkomsten av det förslag till avtal mellan staten och staden i Stockholms bangårdsfråga, som nu föreligger till riksdagens prövning, anför departementschefen följande: 1923 års bangårdsförslag.

»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 överståthållarämbetet 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 infortrade yttranden av byggnadsstyrelsen den 11 mars 1921, av statens förortsbanekommission för Stockholm den 14 mars 1921 och av järnvägsstyrelsen den 17 maj 1921, varefter förortsbanekommissionen den 23 september 1921 inkom med en ny skrivelse i ämnet. Vidare inkommo framställningar i ämnet från Djurgårdskommissionen 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 avvägbringande 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 benämnes i det följande 1923 års bangårdsförslag.»

Detta förslag har numera godkänts av stadsfullmäktige.

Departementschefen erinrar vidare om den ståndpunkt, statsmakterna tidigare intagit till frågan om västra stambanans omläggning i anledning av den nya farledens tillkomst, och anför därvid bl. a. följande:

*Brofrågans
samband med
Hammarby-
leden.*

»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 5½ 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.

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,

att staten finge — under förutsättning att Stockholms stad förbunde sig att uppfylla vissa av järnvägsstyrelsen i sådant hänsende 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.»

Riksdagen biföll i huvudsak detta förslag.

*Innebörden
av avtalet.*

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:

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

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

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

Då delegerade utgått från, att Norrtulls station framdeles kommer att bliva 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 bibehållas 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 behöver 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.

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 torets 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.

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.

I sin skrivelse den 12 december 1921 har järnvägsstyrelsen framhållit, att behovet av förbättrade trafikanordningar 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 trånga 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.

*Utvidgning
av Central-
stationen
m. m.*

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, 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.

Kostnaderna för ändringarna i stationsanordningarna å Stockholms centralstation och Norrtulls station hava beräknats till:

*Kostnads-
frågan.*

för Stockholms centralstation	3.6 milj. kronor;
» Norrtulls station.....	2.0 » »

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 böra 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 tillhoppa 3.2 milj. kronor.

För utförande av vissa andra arbeten däremot, vilka äro av natur att motivera kapitalökning, anser järnvägsstyrelsen medel böra 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 » »
	<hr/>
	eller tillhoppa 2.4 milj. kronor.

Rörande kostnadsfrågan i övrigt anföres i propositionen bl. a. följande:

»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.

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 » »
	<hr/>
	eller tillhoppa 15,45 miljoner kronor.

En del av nu berörda arbeten äro emellertid av den beskaffenhet, att deras utförande ansetts böra bestridas av förnyelsefondsmedel. Kost-

naden 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 bedömning 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 förslagets helt olika omfång och innebörd och jämför man endast de kapitalutlägg, som skulle påkomma staten för de olika förslagets 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.

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 » »
	<u> </u> eller tillhopa 12.25 milj. kr.

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

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.»

*Utskottets
yttrande.*

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 öppenhållandet 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 markupplåtelse 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 $\frac{1}{2}$ 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 fördrygas, 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 synts utskottet 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 utvidgningar 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 utskottet 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 utskottets 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. Utskottet får därför tillstyrka propositionen.

Av vad utskottet sålunda anfört följer, att utskottet icke ansett sig kunna biträda de i ämnet väckta motionerna. Beträffande särskilt herr Lindhagens motion må framhållas, att nu föreliggande förslag icke kan anses föregripa en framtida lösning av Stockholms bangårdsfråga på av motionären antydda vägar, d. v. s. genom anläggandet av en Smedsuddslinje för fjärrtrafiken, sammanbindningsbanans reserverande för förortstrafiken samt med Centralstationen alltjämt i huvudsak på dess nuvarande plats. Såväl den föreslagna högbron över Årsta holmar som ock de nya stationsanläggningarna torde tvärtom i stort sett låta naturligt inpassa sig i ett sådant framtidsprogram. Vid uppgörande av nu ifrågakvarande förslag har man just haft uppmärksamheten riktad på att underlätta genomförandet av Smedsuddslinjen, i vilket syfte överenskommits om ett ömsesidigt undantagande av betydande markområden å Södermalm, Långholmen och Kungsholmen. — Av motionären har förutsatts ett ytterligare uppskov med frågans avgörande i avvaktan på

en lösning, som bättre än den nu framlagda skulle kunna tillgodose stadens och dess inbyggares intressen av att erhålla goda förortskommunikationer. I avseende å motionärens i detta hänseende framställda yrkande vill utskottet endast erinra, att propositionens förslag redan godkänts från stadens sida samt att vid sådant förhållande statsmakterna icke torde hava anledning motsätta sig genomförandet av detsamma på grund av intressesynpunkter, vilka det torde tillkomma den andra parten att i första hand tillvarataga och som sålunda kan antagas hava redan blivit tillbörligen beaktade.

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 synes 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.

Utskottet 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 uppskov 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 utskottet, att innan avtalet av 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.

Utskottet vill sålunda under nu angivna förutsättning förorda avtalets godkännande i dess mellan de båda parterna överenskomna, av staden redan godkända skick.

Under åberopande härav får utskottet hemställa,

att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition och med avslag å herr Pålssons ovanberörda motioner, nr 46 och 202, ävensom herr Lindhagens i ämnet väckta motion, må

a) bemyndiga 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;

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

Stockholm den 2 maj 1923.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: se under utlåtandet nr 89.
