

Nr 41.

Av herr **Thulin**, m. fl., *angående förhandlingar mellan staten och Stockholms stad om en provisorisk järnvägsförbindelse mellan statens egendomar nordost om Stockholm och central punkt i Stockholm.*

Sedan mer än 20 år står frågan om förorterernas infart till Stockholm på dagordningen. Massor av projekt och utredningar hava sett dagen, men det har väsentligen stannat härvid. Under tiden hava svårigheterna för den befolkning, som flyttat till Stockholms förorter, vuxit. Utsikterna att åstadkomma en tillfredsställande lösning av förorterernas trafikfråga inom rimlig tid synas vara mycket små, åtminstone om man får döma av det ringa resultat, som vunnits trots ett nära tjuguarigt utredningsarbete. Den förevarande trafikfrågan kan visserligen förefalla att beröra allenast Stockholms stad och dess förorter. I själva verket är det emellertid en fråga av större allmänt intresse, vilket också föranledde Kungl. Maj:t att på framställning av länsstyrelsen i Stockholms län år 1919 tillsätta den s. k. förortsbanekommissionen med uppdrag att verkställa utredning angående ordnandet av Stockholms förortsbanefråga.

Den befolkning, som rymmes inom förortskommunerna, är betydande. Invånarantalet i dessa kommuner utgjorde år 1925 enligt årsbok för Sveriges kommuner:

Lidingö stad	10,458
Djursholms stad	5,583
Stocksunds köping	2,105
Danderyd	2,757
Täby	3,992
Solna	22,959
Sundbybergs köping	6,634
Spånga	11,601
Nacka	8,764
Huddinge	7,216
	82,069

Möjligen kan till förorterna hänföras ytterligare några kommuner med en sammanlagd folkmängd av cirka 15,000 personer. De i ovan angivna kommuner

boende personer stå i synnerligen livlig förbindelse med Stockholm, där de i regel utöva sin verksamhet.

Förbindelserna mellan dessa förorter och Stockholm äro emellertid provisoriska och tillgodose icke moderna anspråk på förortskommunikationer. Såsom fordringar för dylika kommunikationsleder brukar man uppställa,

att de skola vara snabba,

att de skola direkt anknyta till en jämförelsevis central plats i huvudorten, samt

att de skola tillåta en såväl tät som regelbunden trafik.

Det första av nämnda fordringar utesluter användande av sådan spårvägs- trafik, som förekommer inom huvudorten och i främsta rummet är avsedd för relativt korta förflyttningar av huvudorternas invånare. Den tredje av fordringarna hänvisar i regel till särskilda infartslinjer, oberoende av fjärrtrafiken. Den andra av de ovan angivna fordringarna kräver i allmänhet användande av särskilda infartstunnlar under huvudorterna, enär den egna gatutrafiken endast i undantagsfall medger framförandet i gatuplanet av förortstrafik.

De kommunikationer, som Stockholms förorter äga med huvudstaden, tillgodose knappast ovan angivna fordringar. Inom Stockholms stadsgräns liggande förorter hava endast spårvägsförbindelser med undantag av Älvsjö, som har att lita till den för fjärrtrafik avsedda stambanan. Beträffande de utom Stockholm liggande förorterna gäller följande. En av dem, de sydöstra förorternas infart, (Saltsjöbadsbanan) har icke en centralt belägen slutpunkt; de sydvästra, nordvästra och norra förorternas infart är förenad med fjärrtrafikens; de nordöstra förorternas slutpunkt är eller rättare sagt var jämförelsevis centralt belägen, men infarten lider av det felet att vara belägen i gatuplanet. Av sagda olika infarter torde emellertid de nordöstra förorternas hava varit den, som mest tillgodosåg förortsbornas krav på en förortsbana. Denna förortsförbindelse har Stockholms stadsfullmäktige genom beslut av den 17 november 1924 avsevärt försämrat genom att påbjuda utflyttandet av slutpunkten för densamma till en utkant av staden, belägen 1.1 kilometer från den ursprungliga mera centralt belägna slutpunkten.

Ifrågavarande märkliga beslut har ju väckt stor och allmän uppmärksamhet. En modern storstad anses ju böra äga goda kommunikationer med sina förorter, enär det ansetts såsom en klok politik att uppmuntra förorternas bebyggande för att hålla tillbaka den annars oundvikliga hyresstegringen i huvudorten. Stockholms stadsfullmäktiges nyss angivna beslut innebär en väsentlig försämring av kommunikationerna för några av de äldsta av förorterna, bland dem också en, där staten, såsom ägare till vidsträckta markområden, har uppmuntrat till bebyggande och har särskilda intressen att bevaka. Och, icke nog med detta, Stockholms stad har under frågans fortsatta behandling velat framtvunga en sådan lösning av dessa förorters infartsfråga, att densamma icke endast skulle lösbrytas ur sitt nära sammanhang med — vilket de genom statens försorg verkställda utredningarna klart påvisa — lösningen av de norra förorter-

nas infart, utan även skulle tvinga de nordöstra förörternas att påtaga sig för-
räntningen av en skuldbörda, som icke står i rimlig proportion till de fördelar,
som skulle vinnas.

En i allra största korthet given redogörelse för infartsfrågans behandling torde
i detta sammanhang vara nödvändig. En mera brett lagd sammanfattning av
frågan finnes dels i Stockholms stadskollegii utlåtanden och memorial nr
369/1924, dels i det av Djursholms stads delegerade den 26 november 1925
avgivna betänkandet med förslag till åstadkommande av en permanent infart
till Stockholm för de nordost därom belägna förörternas Djursholm, Stocksund
och Danderyd. I föreliggande redogörelse skall särskild hänsyn tagas till de
nordöstra förörternas infartsfråga.

Efter en del undersökningar i början på 1890-talet rörande den lämpligaste
sträckningen av de nordöstra förörternas infart till Stockholm vanns anslutning
till Roslagsbanan, som sedan slutet av år 1885 trafikerat de trakter, som ligga
nordost om Stockholm, med slutpunkt vid Östra station. Slutpunkten för förorts-
banan förlades emellertid till nedre Engelbrektsgatan, dit Roslagsbanan genom
en överenskommelse med Stockholms stad av den 8 november 1892, som gällde
till 1916 års utgång, erhöll rätt att framföra och med elektrisk drift trafikera
en smalspårig enkelspårig spårväg. Sagda överenskommelse har med något änd-
rade villkor förlängts först på tre år till 1919 års utgång, sedan på 5 år till
1924 års utgång, och sedan på 7 månader till början av augusti 1925.

Det skulle emellertid vara orätt att påstå, att de nordöstra förörternas icke
skulle velat ernå en mera definitiv lösning av infartsfrågorna. De hava i verk-
ligheten framlagt det ena förslaget efter det andra, men samtliga hava hänskjut-
its till utredningar, vilka hittills icke föranlett någon åtgärd från Stockholms
stadsförvaltnings sida. Sålunda begärde Djursholms köping redan 1904 konces-
sion å en normalspårig dubbelspårig elektrisk järnväg med slutpunkt i när-
heten av korsningen mellan Roslagsgatan och Valhallavägen, där förbindelse-
spår skulle anordnas med Stockholms spårvägsnät. En ny koncessionsansökan
ingavs av Djursholms köping den 11 januari 1907, avseende en förortslinje
väster om Djursholm med slutpunkt vid Sveaplanen, och i ny ansökan den 10
juli 1907 begärdes en sträckning av linjen till Kungsgatan. Roslagsbanan anhöll
den 5 maj 1909 om koncession å en järnväg, som skulle införas till en punkt i
närheten av Stureplan i tunnel, som skulle börja vid Idrottsparken. Ytterligare
ansökningar hava ingivits av andra sammanslutningar och av enskilda personer.

Ett grundligt utredningsarbete föreligger också i infartsfrågan. Detta har
ägt rum genom såväl statens som Stockholms stads försorg. Ett definitivt be-
slut om en enhetlig lösning synes emellertid vara lika avlägsen, som då utred-
ningarna påbörjades. Över de koncessionsansökningar, som förelägo i medio av
1906, erhöll en av chefen för civildepartementet tillkallad sakkunnig uppdrag
att yttra sig. Redan då påpekades, att koncession ej borde beviljas, så vida
icke förortstrafiken inleddes på en sträckning, oberoende av gatutrafiken.

De då föreliggande koncessionsansökningarna föranledde Stockholms stadsfullmäktige att tillsätta en kommitté (^{18/6} 1908) för att företaga en utredning av frågan om den norrifrån ingående lokaltrafiken till Stockholm. Denna den s. k. kommunikationskommittén avgav den 22 april 1910 ett vidlyftigt betänkande med fullständiga förslag till lokalbanetrafikens ordnande. Kommitténs förslag gick i korthet ut på anläggandet av två förortsbanor — den ena nord-sydlig den andra ost-västlig med skärningspunkt vid nuvarande centralstationen och gående i tunnlar under staden. De nordöstra förorterernas infart skulle ske på den ost-västliga banan, vilken först skulle anläggas.

Kommitténs förslag hänsköts till granskning av den s. k. lokalbanekommisionen, som i ett den 16 april 1912 avgivet betänkande i huvudsak anslöt sig till kommunikationskommitténs förslag. Några reservanter inom kommissionen ansågo emellertid, att den nord-sydliga linjen var för Stockholm den viktigaste och att staden hade intresse och förpliktelse att ekonomiskt bidra till denna linje. Några åtgärder från stadens sida för åstadkommande av den öst-västliga linjen vore däremot icke erforderliga, då koncessionsansökningar förelågo från enskilda företag. I stadsfullmäktige segrade reservanternas ståndpunkt den 14 april 1913. Stadsfullmäktiges beslut blev, att kommunikationskommitténs förslag ej skulle föranleda annan åtgärd än att det skulle beaktas vid behandlingen av föreliggande kommunikationsfrågor. Då från stadens sida slutligen vissa koncessionsvillkor förelades de koncessionssökande, förklarade dessa vid sammanträde den 13 januari 1916, att kristiden gjort det omöjligt att finansiera ett tunnelföretag.

Därmed var första akten slut i de nordöstra förorterernas strid om en för dem lämplig infart till Stockholm. Sedan de första koncessionsansökningarna ingivits, hade nära 12 år förflutit; genom att utreda och ligga på ansökningar och utredningar hade man lyckats så draga ut på frågan, att, när man skulle gå till dess förverkligande, handlingens ögonblick var förbi. Vad som var ekonomiskt möjligt före 1910, var omöjligt år 1916. Skulden härför bör rättvisligen icke läggas på de koncessionssökande utan på dem, som orsakat dröjsmålet.

Den andra akten i förortsbanefrågan öppnas genom en framställning, som Stockholms länsstyrelse m. fl. ingav till Kungl. Maj:t om utredning genom statens försorg av Stockholms förortsbanefråga i dess helhet. Kungl. Maj:t tillsatte i anledning härav den s. k. förortsbanekommisionen den 19 juni 1919 och avgav kommissionen den 8 mars 1923 sitt betänkande. Förortsbanekommisionens förslag avser lokaltrafikens ordnande med en nord-sydlig dubbelspårig elektrisk förortsbana, delvis förlagd i tunnel. Till stamlinjen för lokaltrafiken skulle åtskilliga grenlinjer inkomma, bland andra grenlinjer för de nordöstra förorterna.

Ett halvt år efter det Kungl. Maj:t tillsatte förortsbanekommisionen, tillsatte stadsfullmäktige i Stockholm den s. k. trafikkommittén, som den 22 juni 1921 avgav utlåtande. Kommittén anslöt sig till tanken på en nord-sydlig lokalbana, men inskränkte sig till att uppgöra förslag till ett system av snabbspårvägar

och förortsbanor i Brännkyrka och Bromma. Förslaget innefattade icke förorterna i norr eller nordost.

För att fullständiga bilden av hur rent av hopplöst komplicerad man lyckats göra frågan, må tilläggas, att frågan om den nord-sydliga lokalbanan sammankopplats med frågan om fjärtrafikens införande på annan linje än den nuvarande sammanbindningsbanan.

Samtliga nu omnämnda utredningar hava icke föranlett åtgärder, som fört förortsbanefrågan ett tuppfjät närmare sin lösning.

Hava de två första akterna varit fattiga på handling, är den tredje akten, som börjar med Roslagsbanans ansökan i början av 1924 om förnyad koncession från 1925, desto rikare på aktivitet från stadsfullmäktiges sida. Man hade funnit, både att det var otidsenligt, att en förortsbana indroges i gatuplanet till en central punkt i staden, och framför allt att en spårvägslinje behöfves i den gata, där Roslagsbanans förortsbana var indragen. Tanken på bortflyttande av sagda förortsbana uppkom först i ett av polismästaren avgivet utlåtande i början av år 1924, där det påyrkades, att ändstationen för förortsbanan skulle flyttas till norr om Valhallavägen, något som vore i och för sig önskvärt med hänsyn till de risker för olycksfall, som Djurholmsbanans kvarliggande i Engelbrektsgatan medförde (risken för olycksfall med spårvägstrafiken torde i själva verket vara mångdubbelt större än sagda risk vid den nuvarande långsamma och enkelspåriga förortstrafiken). Jämväl förslaget om framdragande av en spårväg i Engelbrektsgatan synes först hava framställts i polismästarens nyssberörda utlåtande. Spårvägsbolagets styrelse, gatunämnden och trafikkommissionen gingo över på ståndpunkten, att en spårvägslinje borde dragas i hela Engelbrektsgatan eller i viss del av densamma. Gatunämnden framhöll, att det icke läte sig göra att anordna spårvägstrafik vid sidan av den nuvarande järnvägstrafiken; vid detta förhållande syntes spårvägstrafiken böra givas företräde, då den avsåge att betjäna ett stadens eget trafikbehov av stor betydelse. Trafikkommissionen föreslog förläggandet av slutpunkten för de nordöstra förorternas infart till en punkt norr om Karlavägen. Gatunämnden ansåg, att förortsbanan icke skulle framsläppas över Valhallavägens södra körbana.

Sommaren 1924 åtgick för utredningar, föranstaltade av dåvarande borgarrådet Meurling, om sådant införande av den nordöstra förortsbanan, som kunde finnas lämpligare än den nuvarande provisoriska anordningen i Engelbrektsgatan. Utredningen avgavs den 17 september 1924. Utredningen utgick från att en permanent infart måste ske genom en tunnel. Med hänsyn till anläggningskostnaderna vore det emellertid ekonomiskt nödvändigt att göra den gemensam för flera olika förortsbanor (t. ex. nordöstra förortsbanan och Lidingöbanan). Ett kapitalutlägg av den storlek, en dylik tunnelbana betingade, kunde möjligen vara försvarligt i mindre penningknappa tider och under förutsättning, att infartslinjen kunde väl inpassas i det underjordiska spårvägsnät, som i framtiden kunde komma till utförande. Det erinrades om att enligt förortsbanekommissionen borde infarten göras nord-sydlig, och det kunde ifrå-

gasättas, om icke den permanenta infartslinjen för de nordöstra förorterna borde anslutas till sagda stamlinje. Ifråga om tanken att förlägga ändstationen till trakten av Östra station anfördes, att detta skulle medföra så stora olägenheter för trafikanterna, att det från järnvägssynpunkt måste avstyrkas. Av trafikanterna hade det ojämförligt största antalet sin dagliga verksamhet förlagd till de delar av staden, till vilka Östra stationen intoge en mycket periferisk plats. Trafikanterna skulle för den händelse slutstationen förlades till Östra stationen, för att nå sitt mål i staden, vara nödsakade att anlita andra trafikmedel, varigenom de skulle försaknas väsentligt ökade resekostnader.

Trafikkommissionen avstyrkte på hösten 1924 i förnyat utlåtande bestämt förflyttningen till Östra stationen. En sådan förflyttning skulle enligt kommissionens mening innebära avsevärda olägenheter för trafiken på de nordöstra förorterna och vore icke betingad av något stadens lokala trafikintresse. Kommissionen, som tillstyrkte stationsläge vid Runebergsplan, framhöll, att skäl funnes till antagande, att en direkt anknytning till en nordsydlig förortsbaneinfart ur olika synpunkter vore förmånligare för de nordöstra förorterna.

Gatukontoret framhöll i utlåtande på hösten 1924, att det trafiktekniskt orimliga i en dylik tillbakaflyttning av stationen med över 1,000 meter framträdde så mycket starkare som det länge varit ifrågasatt, att med en underjordisk bana leda denna förortsbana ännu längre in i staden än för det dåvarande vore fallet. Spårvägs- och omnibustrafik kunde icke på ett tillfredsställande sätt fylla behovet, enär vart och ett av tågen å banan vid vissa tillfällen å dagen medförde ett betydligt större antal passagerare än ett spårvägståg kunde rymma.

Spårvägsbolagets styrelse ansåg ur spårvägstrafikens och spårvägsekonomiens synpunkt förslagen med Engelbrektsplan och Runebergsplan likvärdiga och något överlägsna Östrastationsförslaget. Från spårvägsstyrelsens sida uttalades det ett par grundsatser, som förtjäna att särskilt framhållas. »Vi äro», anförde spårvägsbolaget, »av den principiella uppfattningen ifråga om trafikförbindelserna mellan huvudstaden och dess förorter, att befrämjandet av dessa är ett stadens intresse, som bör på allt sätt tillgodoses. Detta gäller icke blott de förorter, som ligga inom de av Stockholms stad inkorporerade områdena utan även förbindelserna med de övriga utom stadens gränser liggande förorter, vilkas invånare hava sin huvudsakliga verksamhet förlagd till huvudstaden. För trafikanterna å förortsbana är det naturligen av stort intresse, att dessa föras så långt in i staden som möjligt. Vi anse detta intresse berättigat, och bör detsamma beaktas i den mån icke därigenom viktigare inre trafikintressen eller stadsintressen av annan art trädas för nära.» Spårvägsstyrelsen avstyrkte en särskild tunnelinfart, enär frågan om tunnelns sträckning borde lösas i samband med förortstrafiken i dess helhet. Spårvägsstyrelsen avstyrkte slutstationens förflyttning till Östra station och anförde beträffande stationens kvarblivande vid Engelbrektsplan, att detta kunde få ske, endast

om förortsbanans spår kunde förläggas vid sidan av spårvägsspåren och fritt från dessa.

Stadskollegiet tillstyrkte slutstationens förläggande till Runebergsplan. Kollegiet ställde sig avvisande till det framkomna förslaget att omedelbart realisera en permanent tunnelinfart. Kollegiet ansåg det vara en öppen fråga, huruvida icke Roslagsbanan med större fördel inleddes till Stockholm i anslutning till en blivande nord-sydlig stamlinje för förortstrafiken. I allt fall vore det icke möjligt taga ställning till frågan om den lämpligaste förläggningen av en permanent infart för lokaltrafiken från nordost, förrän en närmare utredning av förortsbanefrågan i dess helhet ägt rum. Under avsevärd tid framåt skulle enligt kollegiets mening frågan om en blivande ny infart för Roslagsbanan förbliva i samma ovissa läge som för närvarande och trafiken sålunda hänvisad till de infartslägen i gatuplanet, som den med hänsyn till den övriga gatutrafiken kunde beredas. Härvid vore det givetvis ett stadens intresse i lika mån som ett förörternas intresse, att deras inbördes trafikförbindelser icke onödigtvis försämrades. Kollegiet fastslog, att förflyttningen av slutstationen till Östra station skulle innebära en avsevärd försämring ur järnvägstrafikanternas synpunkt.

Endast gatunämnden och två reservanter i stadskollegiet förordade förflyttningen av slutstationen till Östra station. Det oaktat beslöto stadsfullmäktige den 17 november 1924, att slutstationen för den nordöstra förortsbanan skulle förflyttas till Östra stationen. Det första positiva beslutet innebar sålunda en betydande försämring av de nordöstra förörternas infart till Stockholm.

Det bör tilläggas, att stadsfullmäktige omedelbart efter sitt ovannämnda beslut medgävo Lidingöbanorna att i gatuplanet införa sin trafik genom den förut livligt trafikerade Sturegatan till en station, som låg i omedelbar närhet av de nordöstra förörternas gamla slutstation.

Läget i slutet av år 1924 kan sammanfattas sålunda:

att samtliga i ärendet hörda stadsmyndigheter utom polismästaren och gatunämnden avstyrkt förflyttningen av den nordöstra förortsbanans slutstation till Östra station;

att de myndigheter, som avstyrkt slutstationens kvarblivande vid Engelbrektsplan, intagit denna ståndpunkt med hänsyn till önskvärdheten att i nedre Engelbrektsplan förlägga en spårväg, och

att spårvägsbolaget självt icke hade något att erinra mot slutstationens kvarblivande vid Engelbrektsplan under förutsättning att förortsbanans spår kunde förläggas vid sidan av spårvägsspåren och fritt från dessa.

Stockholms stadsfullmäktiges beslut föranledde upptagande av tunnelprojektet till ny ventilering. Arbetet härmed utfördes under våren och sommaren år 1925. Då dyrbarheten att utföra något av dessa projekt blev uppenbar, ingingo delegerade för förörterna till stadsfullmäktige i Stockholm med anhållan att få under tiden till utgången av år 1929 trafikera Engelbrektsplan med slutstation vid Runebergsplan. Såsom motiv anfördes, att förörternas beslu-

tande myndigheter behövde tid för att överväga »den vanskliga och till sina ekonomiska konsekvenser icke överskådliga lösningen med en djuptunnel under Engelbrektsgatan». Stadsfullmäktige avvisade emellertid även denna hemställan och tvang därigenom förorterna, Djursholm, Stocksund och Danderyd att ensamma, utan samarbete med andra förorter, snabbt behandla frågan. Det billigaste tunnelprojektet slutade å 3.87 miljoner kronor; dess utförande skulle bekostats av ett kommunalförbund av de tre förorterna och tunneln skulle trafikeras av Roslagsbanan. Stocksunds köping och Danderyds kommun avsågo förslaget, under det Djursholm biföll detsamma. För ytterligare förhandlingars utförande har stadskollegiet beviljat uppskov med slutstationens förläggning till Östra station till den 1 februari 1926. För att erhålla ytterligare uppskov med förflyttningen av slutstationen har Djursholms stadsfullmäktige den 11 januari 1926 beslutit att ensamma söka koncession å tunneln, enär förutsättningen för sådant uppskov enligt stadskollegiets föreläggande utgjorde, att en koncessionsansökan förelåg före den 1 februari 1926. Frågan kommer nu under realbehandling hos Kungl. Maj:t.

Såsom torde framgå av den lämnade redogörelsen har Stockholms stad beträffande de östra förorterna i själva verket intagit en ståndpunkt, som tvingar dessa förorter att ensamma vidtaga åtgärder för infartens permanenta ordnande genom tunnel, under det att det rikhaltiga utredningsmaterialet enstämmigt pekar hän på att tunnelinfarter böra ske under medverkan från flera förorter. Sträckningen av den tunnel, som Stockholms stads delegerade biträdd, är också sådan, att den till en större del för all framtid endast kan användas av de nordöstra förorterna. Den ekonomiska tyngden av tunneltrafiken kommer väsentligen att vila på de nordöstra förorternas invånare. Det kan ifrågasättas, om detta kan anses vara med rättvisa och billighet överensstämmande. Lämpligheten av att framtvunga en sådan tunnelanläggning i nuvarande situation, då sparsamhet är dagens lösen, kan också starkt ifrågasättas. Tillkomsten av en tunnel enbart för de nordöstra förorterna är också ägnad att betydligt försämra ekonomin för en nordsydlig tunnelinfart, som förordats av statens förortsbanekommision och som synes vara det tunnelprojekt, som förr eller senare tvingas fram.

I de trakter, där den nordöstliga förortsbanan går fram, har staten betydande jordägareintressen. Hela norra Djurgården är statens, Bergshammarområdet i östra delen av Solna äges av staten, och å Mörby egendom har staten medverkat till åvägabringande av Mörby tjänstemannasamhälle, hörande under Stocksunds köping. Beslutet härom fattades vid 1911 års riksdag (prop. 122). Departementschefen framhöll, att hyrorna i Stockholm voro synnerligen höga och att staten icke borde underlåta att medverka till att, utan att vidkännas några förluster, billiga och sunda bostäder åstadkommes för de personer, som voro anställda i statens tjänst i huvudstaden. Egendomen Mörby lämpade sig väl för en blivande trädgårdsstad och det framhölls särskilt, att avståndet till Stockholm endast vore sju kilometer och att tillfredsställande kommunikationer

redan finnes. Staten har sedan upplåtit nya områden å sagda egendom och för bebyggarna inrättat en särskild lånefond. Tomterna upplåtas för bebyggande mot viss tomträttsavgift. De upplåtna tomternas antal var i början av år 1924 250. År 1911 beräknades tomternas sammanlagda antal till 473 (prop. sid. 37). Området är sålunda endast till en del exploaterat. Skulle kommunikationerna komma att så väsentligen försämrast, som fallet är enligt Stockholms stadsfullmäktiges beslut. eller så väsentligen fördyras, som fallet skulle bliva om en tunnel kommer till stånd, vilkens anläggningskostnader skola amorteras och förräntas ensamt av trafikanterna i de norra förorterna, är det att antaga, både att statstjänstemännen skola söka komma ifrån samhället ifråga och att samhällets utveckling avstannar. Syftet med ifrågavarande samhälle blir därigenom förfelat.

Från de å norra Djurgården befintliga vetenskapliga institutionerna hava också protester höjts mot den avsevärda försämringen av kommunikationerna, som inträder genom stadsfullmäktiges beslut. Med en utförlig motivering hava representanter för vetenskapsakademien, Sveriges geologiska undersökning, naturhistoriska riksmuseet, Bergianska trädgården och vetenskapsakademiens bibliotek i en den 21 oktober 1924 dagtecknad skrivelse påvisat de betänkliga konsekvenserna av slutstationens förflyttning till Östra station.

Staten har därför med hänsyn till de egendomar, staten äger på norra Djurgården och norr därom, ett starkt intresse att bevaka, att kommunikationerna icke försämrast för de nordöstra förorterna. I det tillspetsade läge, vari frågan nu kommit genom Stockholms stadsfullmäktiges ståndpunkt, synes därför statsmakterna böra intervensera för att åvägabringa ett modus vivendi, intill dess en ur olika synpunkter tillfredsställande definitiv lösning av infartsfrågan för samtliga de norra förorterna åvägabringas.

Det pågår för närvarande utredningsarbete för åstadkommande av en revision av gällande avtal och uppgörelser av ekonomisk innebörd mellan kronan och Stockholms stad.

Vid förlidet års riksdag beslöts nämligen på framställning av statsutskottet (utlåtande nr 107) en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder, dels för att få nu svävande frågor rörande äganderätten till och användningen av kronans inom Stockholms stads område belägna markområden definitivt lösta, dels ock för att åstadkomma en revision av nu gällande avtal och uppgörelser av ekonomisk innebörd mellan kronan och staden, i den mån en sådan revision efter närmare utredning befundes ur kronans intressesynpunkt vara önskvärd. Utredningen ifråga är anförtrodd åt den av Kungl. Maj:t den 12 juni 1925 tillsatta kronans fastighetskommission.

Frågan om tillfälligt ordnande av kommunikationerna till Stockholm från de områden, där staten äger betydande jordegendomar, har ett visst sammanhang med den ovan nämnda utredningen. Kronans fastighetskommission av år 1925 äger vid förhandlingarna med Stockholms stad möjlighet att i mera gynnsam riktning än hittills varit möjligt påverka Stockholms stads beslu-

tande myndigheter. På vilket sätt ett provisoriskt ordnande av infartsfrågan bör lösas, torde för närvarande icke böra fixeras. Med utgångspunkt från den ståndpunkt, som intogs av flertalet stadsmyndigheter under den förberedande behandlingen, må en tänkbar lösning skisseras. Det synes nämligen icke vara uteslutet att ett framförande av den nordöstra förortsbanan till dess gamla läge vid Engelbrektsplan kan ske delvis på statens mark, om tillsvidare och intill dess en permanent och för flere förorter gemensam infart kommer till stånd en liten del närmast Engelbrektsgatan av den staten tillhöriga Humlegården, mot skälig ersättning till staten upplåtes för framdragande av förortsbanans enkelspår. Enligt ett utarbetat förslag skulle på en sträcka av 180 meter en 3 meter bred remsa av Humlegården närmast gatan och på en sträcka av ytterligare 127 meter en kil av minst 3 meters, högst 12 meters bredd behöva tagas i anspråk. Skulle statsmakterna vilja medverka till en dylik provisorisk lösning av infartsfrågan läser man få förutsätta, att Stockholms stad icke skulle motsätta sig att förortsbanan, likaledes tillsvidare, finge disponera spårutrymme i den del av Engelbrektsgatan, som ligger mellan Valhallavägen och Karlavägen. Avlägsnandet av ifrågavarande del av förortsbanan från övre Engelbrektsgatan har ju, såsom inhämtas av den förut lämnade redogörelsen, icke ansetts vara påkallad av några trafiktekniska skäl.

På grund av vad sålunda anförts, få vi hemställa, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla,

att Kungl. Maj:t ville vid de nu pågående förhandlingarna mellan staten och Stockholms stad om vissa avtal och uppgörelser av ekonomisk innebörd jämväl låta beakta, att en provisorisk järnvägsförbindelse mellan statens egendomar i de nordost om Stockholm belägna förorterna och central punkt i Stockholm åstadkommes, utan att därigenom statens intressen i mera väsentlig grad åsidosättas.

Stockholm den 20 januari 1926.

E. Thulin.

G. H. von Koch.

Teodor Julin.

Th. Borell.

Martin Fehr.