

Nr 55.

Ankom till riksdagens kansli den 12 mars 1926 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående förhandlingar mellan staten och Stockholms stad om nordöstra förortsbanans infart till staden.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 41, av herr *E. Thulin* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 45, av herr *E. Bernström* m. fl., har hemställts, 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.

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

I förevarande motioner fästes uppmärksamheten på de olägenheter, som uppstått för trafikanterna på den till huvudstaden inlöpande nordöstra förortsbanan (Djursholmsbanan) genom ett av Stockholms stadsfullmäktige den 17 november 1924 fattat beslut, vilket innebär att sagda banas ändstation tillbakaflyttas från sin hittillsvarande slutpunkt vid Engelbrektsplan till Östra station i Stockholm. Ett kortare anstånd med beslutets verkställande har dock sedermera i så måtto lämnats, att tågen må till den 1 maj 1926 framföras i Engelbrekts gatans övre del till Runebergsplan.

Beträffande statens intressen i förevarande angelägenhet må här inledningsvis erinras, att sagda bana i en väsentlig del av sin sträckning går fram genom kronan tillhöriga egendomar, nämligen Norra Djurgården med dit förlagda högskolor och övriga vetenskapliga institutioner, det kring Äl-kistekanalens belägna Bergshamra samt Mörby egendom med därå befintliga tjänstemannasamhälle. Av länsstyrelsen i Stockholms län har också vitsordats, att förevarande fråga är av den största vikt för en betydande del av länets innevånare.

Att ifrågasätta tillbakaflyttning av banans slutpunkt innebär en avsevärd försämring av kommunikationerna för den stora befolkning, som är bosatt inom ifrågasatt banas trafikområde, synes tillfullo framgå av den i motionerna lämnade utredningen. Desto mera påfallande framstår detta i

*Utskottets
yttrande.*

betraktande av de omfattande åtgärder, som av Stockholms stad eljest måst vidtagas för att underlätta förorternas bebyggande, varvid särskilt eftersträfvats att från dessa orter skapa trafikleder med direkt anslutning till någon centralpunkt i huvudstaden.

Såsom huvudmotiv för upphävandet av den sedan gammalt medgivna rätten för Djursholmsbanan till infart fram till Engelbrektsplan har åberopats att en ny spårvägslinje befunnits böra anläggas i Engelbrektsgatan; den lokala spårvägstrafiken har därvid ansetts böra givas företräde framför förortstrafiken. Emellertid är att märka att andra lämpliga sträckningar för nämnda spårvägslinje tidigare varit föreslagna och befunnits lämpliga. Så gott som samtliga de stadens myndigheter, som haft att yttra sig i ärendet, hava också ställt sig tillmötesgående till en förlängning av trafikillståndet för Djursholmsbanan, varvid framhållits, att den förbättring av stations- och trafikordningarna vid Engelbrektsgatan, som eventuellt kunde behöva vidtagas, också jämförelsevis lätt läte sig genomföras.

Såsom av motionen inhämtas, hava trafikanterna utmed banan på grund av sålunda inträdda läge sett sig nödsakade taga under övervägande frågan om en tunnelanläggning, vari banan skulle inlöpa till Engelbrektsplan. Enligt utskottets mening torde dock kunna ifrågasättas lämpligheten av att under nuvarande tidsförhållanden genomföra ett sådant projekt, för vilket kostnaderna uppskattats till icke mindre än omkring 4 miljoner kronor. Att märka är, att den sålunda ifrågasatta tunneln allenast skulle kunna användas för trafiken till nordöstra förorterna, medan samtliga hittills företagna utredningar rörande ordnandet av stadens förortskommunikationer givit vid handen att en framtida tunnelanläggning, vilken givetvis skulle indragas till en så central punkt som möjligt i staden, bör göras gemensam för åtminstone två förortslinjer och i detta fall eventuellt bör i sig upptaga förutom Djursholmsbanans trafik exempelvis trafiken å Lidingöbanorna. Beträffande sistnämnda bana har emellertid staden, enligt ett av stadsfullmäktige sagda den 17 november 1924 fattat beslut, medgivit att därå framgående tåg må tillsvidare införas uteder Sturegatan ned till Humlegårdsgatan.

På föranledande av sistlidne års riksdag pågå för närvarande genom en för ändamålet av Kungl. Maj:t den 12 juni 1925 tillsatt delegation (statens fastighetskommission av år 1925) vissa förhandlingar med Stockholms stad, avseende bland annat en revision av gällande avtal och uppgörelser mellan staten och staden av ekonomisk innebörd. Det vill synas utskottet som om jämväl förevarande fråga om nordöstra förortsbanans infart till huvudstaden vid dessa förhandlingar lämpligen borde vinna beaktande. Den fordran torde härvid skäligen kunna uppställas, att staden icke onödigtvis reser svårigheter för Djursholmsbanans infart utan i stället medverkar till att denna fråga må erhålla en gynnsam lösning. Desto rimligare framstår detta med hänsyn till de åtgärder av olika slag, som av staten till gagn för stadens utveckling vidtagits i dessa trakter, såsom förläggningen dit av ett flertal högskolor och vetenskapliga anstalter, tomtupplätelser på förmånliga

villkor samt upplåtelser av mark för koloniträdgårdar m. m. Under alla förhållanden läser kunnas krävas, att de till Norra Djurgården förlagda vetenskapliga institutionerna, vilka redan för närvarande i trafikhänseende synas mindre väl tillgodosedda, icke genom stadens åtgöranden erhålla sina kommunikationer ytterligare försämrade.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört men tillika under framhållande av att denna statens medverkan till frågans lösning dock icke bör föranleda några ekonomiska uppoffringar från statens sida, får utskottet hemställa,

att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta därom, att vid pågående förhandlingar mellan staten och Stockholms stad rörande en revision av vissa avtal m. m. jämväl förevarande fråga om nordöstra förortsbanans infart till Stockholm måtte vinna beaktande.

Stockholm den 9 mars 1926.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, Oscar Olsson, J. L. Widell, C. P. V. Nilsson i Gränebo, C. G. Ekman, J. Nilsson i Malmö. E. J. G. Rosén, E. A. Hallin, J. G. Waller, J. Jeansson och A. R. Rooth;

från andra kammaren: herrar A. Anderson i Råstock, K. V. Rydén, A. Wiklund, C. R. Jansson i Falun, S. Bengtsson Norup, P. M. Olsson i Blädinge, O. Olsson i Kullenbergstorp, A. Å. Törnkvist i Karlskrona, E. Kristensson i Göteborg. J. Jönsson i Revinge, O. Nilsson i Örebro och S. Persson i Fritorp.

Reservation

av herrar C. R. Jansson i Falun och O. Olsson i Kullenbergstorp, vilka ansett, att utskottet bort hemställa om avslag å de i ämnet väckta motionerna.
