

Nr 95.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående försäljning av vissa statens järnvägar tillhöriga markområden; given Stockholms slott den 4 februari 1927.

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.

GUSTAF.

C. Meurling.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 4 februari 1927.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Departementschefen, statsrådet Meurling anför:

I skrivelse den 16 december 1926 har *järnvägsstyrelsen* hemställt om försäljning av vissa statens järnvägar tillhöriga markområden, som ej äro eller komma att bliva för järnvägsändamål erforderliga. Styrelsen erinrar härvid om att riksdagen vid flera tidigare tillfällen medgivit, att dylika för järnvägen icke behöfliga områden finge försäljas på villkor, som i varje särskilt fall fastställdes av Kungl. Maj:t.

De områden, som nu, bland annat på grund av till järnvägsstyrelsen inkomna anbud och framställningar, ifrågasatts till avyttring, uppgå till ett femtiotal samt äro med undantag av vissa gamla linjesträckningar och uttömda grustag i allmänhet av obetydlig storlek. Områdena hava samman-

Bihang till riksdagens protokoll 1927. 1 saml. 81 häft. (Nr 95.)

förts i en förteckning, som torde få såsom bilaga fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Ur den utförligare redogörelse, som järnvägsstyrelsen lämnat beträffande vissa av områdena, må anföras följande:

Området vid Liljeholmen. Sedan 1923 års riksdag medgivit försäljning av 30.000 kvadratmeter för järnvägsändamål obehörlig mark vid Liljeholmen, hade med stöd av de beslut, som fattats rörande inledande av västra stambanan till Stockholm, kunnat beräknas, att ytterligare omkring 21.000 kvadratmeter av statens järnvägar här tillhörig mark icke vore eller kunde bliva för järnvägsändamål erforderliga. Av denna mark vore Stockholms stad i behov av en avsevärd del för tillfartsvägar till den nya bron över Årstaviken vid Liljeholmen, och det vore icke uteslutet, att staden ansåge med sin fördel förenligt att förvärva all den mark, statens järnvägar här kunde undvara. Preliminära underhandlingar rörande denna sak påginge sedan någon tid.

Området vid Norsholm. Vid framdragande av ytterligare ett järnvägsspår å linjen Norrköping—Mjölby över Göta kanal hade äganderättsförhållandena mellan kanalbolaget och statens järnvägar reglerats genom markbyte. Vid nämnda tillfälle hade kanalbolaget fordrat, att dess vederlag norr om kanalen måtte tillökas med visst område. Bolaget hade emellertid avstått från sin fordran, sedan statens järnvägars ombud meddelat, att ett järnvägsspår, som då inkräktade på området, vore tänkt att bibehållas. Sedan emellertid spåret numera borttagits, hade kanalbolaget anmält sig alltjämt önska bliva ägare till ifrågavarande område, som för bolagets anläggningar vore av stort värde. Såvitt nu kunde bedömas, vore området icke erforderligt för något statens järnvägars ändamål.

Området vid Mjölby. Framställning hade inkommit från Mjölby kvarnaktiebolag, avseende förvärv av ett område å Mjölby bangård. Bolaget skulle å platsen uppföra byggnad för kvarn och spannmålslagring. Området erfordrades icke för den slutliga utbyggnad av Mjölby bangård, vartill plan redan föreläge, och kvarnverksamhetens förläggning intill bangården syntes komma att tillföra statens järnvägar en avsevärd godstrafik, som vid annan förläggning lämpligare utfördes med andra trafikmedel.

Området vid Floda. Köpare hade anmält sig till 5.000 kvadratmeter av ett område, som tillhörde en av statens järnvägar förvärvad bostadslägenhet. Återstående område vore tillräckligt, även om nybyggnad i rätt avsevärd utsträckning skulle ifrågakomma.

Området vid Vislanda. Ett bostadshus vid Vislanda — uppfört år 1866 och av staten inköpt år 1878 — hade sedan våren 1926 stått utan hyresgäster, när vederbörande järnvägsläkare utdömt däri inrymda bostäder såsom hälsovådliga. Då en ombyggnad av huset, avsedd att avhjälpa de påtalade bristerna, icke syntes vara ekonomiskt lönande i anseende till att bostadstillgången inom samhället vore mycket god, syntes det styrelsen fördelaktigast att avyttra fastigheten. Denna, som hade gott affärsläge, vore ej längre för något statens järnvägars ändamål erforderlig.

Området vid Sveg. Utredning rörande statens järnvägars samt post- och telegrafverkens behov av mark för byggnader m. m. vid Svegs station hade givit vid handen, att ett område om 11.000 kvadratmeter icke vore eller kunde beräknas bliva erforderligt för något av nämnda verks ändamål.

I detta sammanhang har järnvägsstyrelsen meddelat, att det ofta förekomme, att för samhällen utmed statens järnvägar fastställda stadsplaner upptoge statens järnvägar tillhöriga vägar och mindre områden såsom gatumark, mark för allmänna platser eller kvartersmark, avsedd för annat än

järnvägsändamål. Vederbörande samhälle kunde visserligen genom expropriation förvärva nämnda mark och Kungl. Maj:t hade befogenhet att medgiva byte av likvärdiga fastigheter eller fastighetsdelar, men en synnerlig lättnad vid stadsplanernas genomförande skulle dock vinnas därigenom, att på Kungl. Maj:ts godkännande beroende överenskommelse rörande överlåtelse av sagda mark kunde träffas med samhället eller, ifråga om kvartersmark, även enskild person.

I anslutning till vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att dels de i förenämnda förteckning avsedda områdena, dels ock områden, vilka å fastställd stadsplan disponerats för annat än järnvägsändamål och som, i vad gällde kvartersmark, efter tomtindelning icke utgjorde hel tomt eller bebyggd tomtedel, måtte få försäljas under vilkor, som av Kungl. Maj:t fastställdes.

Byggnadsstyrelsen har beträffande järnvägsstyrelsens framställning i fråga om avyttring av områden i samband med stadsplans genomförande i utlåtande den 18 januari 1927 anført bland annat följande:

»I likhet med järnvägsstyrelsen finner byggnadsstyrelsen, att det vore till synnerlig lättnad vid stadsplaners genomförande, därest överenskommelse om överlåtelse av sådan järnvägsmark, som i stadsplan upptagits såsom gatumark, mark för allmänna platser ävensom kvartersmark, avsedd för annat ändamål än järnvägens behov, kunde på av Kungl. Maj:t godkända villkor träffas med vederbörande samhälle, eventuellt med enskild person. Härigenom skulle alltså ett avstående enligt 1 kapitlet i lagen om fastighetsbildning i stad av i stadsplan fastställd gatumark ävensom kvartersmark, som efter tomtindelning fastställande icke utgör hel tomt eller bebyggd tomtedel, kunna ske utan anlitanande av ett tidsödande och kostsamt expropriationsförfarande och, vad beträffar avstående av kvartersmark till enskild ägare, utan användande av samhället som mellanhand. På samma gång en frivillig överenskommelse således skulle medföra avsevärda praktiska fördelar, böra statens ekonomiska intressen på denna väg kunna bliva på ett fullt betygande sätt tillgodosedda, ofta kanske till och med bättre än genom expropriationsförfarandet.»

I anslutning härtill har byggnadsstyrelsen på det livligaste tillstyrkt bifall till järnvägsstyrelsens framställning; styrelsen har emellertid därvid tillika framhållit, att önskemål om ett förenklat förfarande för överlåtelse av mark, som beröres av stadsplan, torde föreligga jämväl beträffande annan statlig jord, särskilt ecklesiastisk jord, men även domänjord.

Vad först beträffar de i förenämnda förteckning upptagna områden, vilka av järnvägsstyrelsen icke anses nu eller framdeles erforderliga för statens järnvägar och som såvitt känt ej heller behövas för annat statligt ändamål, så torde någon erinran mot deras avyttring icke vara att göra. Jag vill alltså tillstyrka, att riksdagens medgivande till deras försäljning inhämtas. I likhet med vad förut tillämpats torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att pröva föreliggande köpeanbud och fastställa de villkor, under vilka varje särskilt område må försäljas. Såsom tidigare i regel plägat ske och järnvägsstyrelsen jämväl nu föreslagit synas inflytande försäljningssummor böra tillföras statens järnvägars fond för markförvärv.

Departements-
chefen.

Vad därefter angår järnvägsstyrelsens hemställan om inhämtande av ett generellt medgivande från riksdagens sida att försälja för järnvägsändamål obehörlig mark i samband med genomförande av stadsplan, så har byggnadsstyrelsen ifrågasatt dylikt medgivande icke blott beträffande mark, som disponeras av statens järnvägar, utan även i fråga om annan statens fasta egendom. Då behov av ytterligare utredning härom föreligger, lärer denna fråga icke nu böra underställas riksdagen.

I anslutning till vad ovan anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

dels medgiva, att de i förenämnda förteckning avsedda, statens järnvägar tillhöriga markområden må försäljas under villkor, som av Kungl. Maj:t fastställas;

dels ock besluta, att de medel, som i anledning av dessa markförsäljningar inflyta, skola tillföras statens järnvägars fond för markförvärv.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.

Bilaga.

Förteckning över sådana statens järnvägar tillhöriga områden, som ej äro eller kunna beräknas bliva för järnvägsändamål behöfliga.

L ä g e	Sektion km. från	Ungefärlig areal, kvm.	Anmärknigar
<i>I distriktet.</i>			
	Stockholm		
Liljeholmens station	—	21,000	{Inlöst område mellan gamla och nya linjerna.
Huddinge—Tullinge	20.2	26,000	
	Järna		
Hölö—Vagnhärad	17.0	1,900	
Vagnhärad—Västerljung	24.0	2,200	
Lästringe—Tystberga	34.5	900	
Nyköping—Enstaberga	60.3	1,600	
Jönåker—Ålberga	75.7	1,600	
	Stockholm		
Åby—Norrköping	176.0	5,300	
Okna—Kimstad	198.6	1,400	
Norsholms station	—	130	Område vid Göta kanal.
Gistad—Linghem	215.9	550	
Linköping—Malmslätt	231.5	700	
” ”	231.6	1,100	
” ”	232.5	500	
” ”	232.6	1,150	
Malmslätt station	—	12,355	{ ^{3/} eso mtl Tift Bossgård ² o litt. Ibbb i Kärna socken.
Sya—Mjölby	257.4	500	
” ”	257.9	600	
Mjölby station	—	2,055	
Knivsta—Bergsbrunna	52.7	575	
Ålandsdal—Järlåsa	—	3,500	Flera områden utom banan.
Heby—Isätra	—	3,500	” ” ” ”
Brodbo—Rosshyttan	—	5,500	” ” ” ”
<i>II distriktet.</i>			
Floda station	—	5,000	{Den del av nuvarande linjen, som bliver obehöflig efter trafikens övertyttande till den under byggnad varande nya linjen.
Källered—Lindome	—	35,000	
Lindome—Anneberg	—	106,000	Gamla linjen.
Kristinehamns station	—	200	Vid nya vägporten.
<i>III distriktet.</i>			
Vislanda station	—	2,916	{Tomt under ¹ / ₄ mtl Hönetorp Norregård med bostadshus nr 9 C.
	Göteborg		
Grevie—Förslovsholm	199.5	2,500	
	Åstorp		
Höganäs—Strandbaden	28.0	2,000	
<i>IV distriktet.</i>			
	Stockholm		
Hälsingenybo—Ramsjö	418.95	5,000	Företvarande banavaktsstuguområde.
Juån—Östavall	400.05	2,000	” ”
Stavre—Gällö	532.0	1,300	” ”
Gällö—Pilgrimstad	547.15	4,000	” ”

L ä g e	Sektion km. från	Ungefärlig areal, kvm.	Anmärkingar
	Stockholm		
Järpen—Undersåker	673.3	8,000	Avskuren äga.
” ”	673.4	5,800	Uttömt grustag.
Gevsjön—Ånn	713.8—714.75	30,000	Avskuren del utmed sjön Ånn.
” ”	721.2	2,000	Förutvarande banvaktsstuguområde.
Svegs station.....	—	11,000	
<i>V distriktet.</i>			
Lapträsk—Kärrbäck	1,269.0	15,850	} Vid banans anläggning förvärvade, nu uttömda grustag.
” ”	1,270.4	50,050	
” ”	1,270.885	25,380	
Kärrbäcks station.....	—	4,000	
Kärrbäck—Tossa	1,272.6	26,370	
Bäckesta—Hedenäset	1,310.349	93,960	
Mattila—Haparanda	1,309.4	23,350	