

Nr 194.

Ankom till riksdagens kansli den 26 maj 1930 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion angående en centraltunnel under Stockholm.

(4:e avd.)

I en inom första kammaren väckt, till statsutskottet hänvisad motion, nr 18, har herr *E. Thulin* hemställt, att riksdagen måtte för budgetåret 1930/1931 å extra stat anvisa ett belopp av 100,000 kronor, att ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för utförande av utredning beträffande förortstrafikens, eventuellt inomstadstrafikens anslutning till den projekterade centraltunneln ävensom för bildande av ett trafikkonsortium för tunnelns trafikerande.

I fråga om de skäl, motionären anfört till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen.

Beträffande förevarande motion har från järnvägsstyrelsen i vederbörlig ordning införskaffats yttrande, som finnes vid utskottets utlåtande fogat som bilaga (Bil.).

I avseende å det i motionen framförda projektet till centraltunnel under Stockholm har järnvägsstyrelsen i sitt i ärendet avgivna utlåtande uttalat tvekan om möjligheten att överhuvud kunna lägga ifrågavarande tunnelprojekt, sådant det framlagts i den i motionen åberopade koncessionsansökan, till grund för ordnandet av Stockholms förortsbanefråga. Redan med hänsyn härtill finner sig utskottet förhindrat tillstyrka motionen.

Även med denna ståndpunkt anser dock utskottet hithörande trafikproblem förtjäna viss uppmärksamhet från statsmakternas sida. Såsom i motionen närmare belyses, befinner sig frågan om möjligheterna att ordna kommunikationerna mellan huvudstaden och dess tätbebyggda, en stor befolkning rymmande förorter i ett mindre tillfredsställande läge. Förortsbanetrafiken är för närvarande splittrad på ett flertal olika trafikföretag (statens järnvägar, Roslagsbanan, Västeråsbanan, Saltsjöbadsbanan, Lidingöbanorna, Stockholms spårvägar och olika omnibuslinjer). Ett alltmer framträdande problem har blivit, hur trafiken skall kunna ledas till och från huvudstadens centrala delar, så att trängsel utefter

*Utskottets
yttrande.*

kommunikationslederna skall undvikas och samtidigt tillräckligt snabba och täta förbindelser kunna upprätthållas med förorterna.

På förorterna själva får visserligen i första hand anses ankomma att, under samverkan i erforderlig utsträckning med varandra och med Stockholms stad, sörja för dessa trafikfrågors lösning. Även staten har dock ur olika synpunkter intresse i denna angelägenhet, ej minst som ägare av synnerligen vidsträckta jordområden omkring huvudstaden (Järfälten, Bergshamra- och Mörbyområdena m. fl.).

Erinras må emellertid, att ett organ för planläggningen av förorternas kommunikationsnät erhållits genom den nyligen inrättade regionsplane-kommissionen, som tillkommit med tanke bland annat på möjligheterna att erhålla en lämplig reglering av huvudtrafiklederna mellan huvudstaden och dess omgivningar. Det får därutöver förutsättas, att vederbörande statliga myndigheter också skola lämna sin medverkan för ett fram-synt ordnande av hithörande, för bebyggelsen kring huvudstaden synnerligen viktiga kommunikationsproblem.

Under återopande av vad utskottet sålunda anført, får utskottet hem-ställa,

att herr Thulins i ämnet väckta motion (I: 18) ej må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 26 maj 1930.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Närvarande: se under utskottets utlåtande nr 190.

Bilaga.

Kungl. järnvägsstyrelsen
Byggnadsbyrå
Bangårdsavdelningen

Till riksdagens statsutskott.

Ang. en inom riksdagens första kammare väckt motion nr 18.

I skrivelse den 21 sistlidne februari har Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att till Eder avgiva yttrande över en inom riksdagens första kammare väckt motion, nr 18, angående anvisande för budgetåret 1930/1931 å extra stat av ett belopp av 100,000 kronor, att ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för utförande av utredning beträffande förortstrafikens, eventuellt inomstadstrafikens, anslutning till en av arkitekten B. Hammarén projekterad centraltunnel ävensom för bildande av ett trafikconsortium för tunnelns trafikerande.

Då styrelsen härmed avgiver det sålunda begärda yttrandet, har styrelsen icke ansett sig behöva ingå på den i motionen lämnade historiken och motiveringen i andra delar, än densamma berör statens järnvägars intressen.

I fråga om förortsbanefrågans sammanhang med Stockholms bangårdsfråga hänvisas i motionen till vissa av styrelsen tidigare gjorda uttalanden angående förortsbanefrågans betydelse för statens järnvägar. Beträffande dessa uttalanden vill styrelsen anföra följande.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 25 oktober 1915 angående 1914 års bangårdsförslag uttalade styrelsen, att statens järnvägar hade möjlighet att över nuvarande sammanbindningsbanan på ett, även för en sannolikt ganska avlägsen framtid, tillfredsställande sätt ombesörja lokaltrafiken mellan Stockholm och förstäderna utefter de till centralstationen inynnande statsbanelinjerna. Styrelsen antog emellertid, att trafiken å dessa linjer med tiden, om ock vid en rätt avlägsen tidpunkt, komme att taga en sådan omfattning, att det bleve omöjligt att å dem framföra, förutom trafiken till mera avlägsna platser, även förortstrafiken. För denna trafik ansågs därför i sinom tid behöva anläggas särskilda förortsbanor, vilka lämpligen borde ingå i ett framtida förortsbanesystem för huvudstaden. Vidare anförde styrelsen, att denna fråga visserligen närmast berörde huvudstaden och dess grannsamhällen, men att denna kommunikationsfråga dock vore av så stor allmän betydelse, att för dess lämpliga lösande allt tillmötesgående borde visas även från statens järnvägars sida.

Styrelsens här gjorda uttalande i fråga om överflyttande i en framtid av den utefter statsbanelinjerna förekommande förortstrafiken till särskilda förortsbanor avsåg, som i skrivelsen uttryckligen angavs, förortstrafikens fullständiga avskiljande från statsbanetrafiken i övrigt. En sammankoppling av trafiken å huvudlinjerna med trafiken å förortsbanelinjerna inom Stockholm framhöll styrelsen däremot såsom varande mindre lämplig och fördenskull borde undvikas.

Sedermera har styrelsen i sitt till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 17 maj 1921 avgivna yttrande över det s. k. 1921 års förslag till nya bangårdsanordningar i Stockholm framhållit, att det vore såväl önskligt som obestriddligen rationellt och riktigt, att huvudbanorna befriades från den närmare lokaltrafiken och att sålunda förortslinjer framdroges till de närmast Stockholm belägna förorterna. Den förortstrafik, som härvid i första hand ansågs kunna och under alla förhållanden bära avskiljas från huvudbanorna, var den, som av statens järnvägar ombesörjdes inom Stockholms stads områden, d. v. s. trafiken mellan å ena sidan Stockholms central, Stockholms södra samt den numera nedlagda personstationen vid Liljeholmen och å andra sidan Älvsjö, Södertörns villastad samt Fagersjö. Ett ordnande av kommunikationerna mellan dessa platser ansåg styrelsen emellertid bära i främsta rummet ankomma på Stockholms stad.

Sedan den tid, då styrelsen gjorde sina här relaterade uttalanden, har bland annat den genomförda elektrifieringen av västra stambanan och den gjorda omläggningen av infartslinjen över Årstaviken medfört möjligheter att i tidtabellen inlägga ett avsevärt större antal lokaltåg å den tyngst trafikbelastade linjen närmast söder om Stockholm på ett för förortstrafikens betjänande lämpligare och mera regelbundet sätt, än man tidigare vågat förutsätta. Och å statsbanelinjen norrut, å vilken man redan nu, om så skulle visa sig vara behövt, kan avveckla en mycket större förortstrafik än den nuvarande, skulle, om även denna linje, som i sinom tid torde vara att förutse, blir elektrifierad, trafikkapaciteten ävenledes komma att avsevärt utökas. Styrelsen anser sig därför numera kunna räkna med, att även för framtiden å statens järnvägars egna linjer förmå ombesörja förortstrafiken på ett för trafikanterna tillfredsställande sätt i vad gäller de utefter dessa linjer belägna samhällen, till vilka särskilda, från statsbanelinjerna helt avskilda förortsbanoer i framtiden icke kunna tänkas komma till stånd.

Under här angivna förhållanden och med hänsynstagande givetvis också till statens järnvägars ekonomiska intressen, finner styrelsen sig icke kunna biträda tanken på något sådant avledande av förortstrafiken från de befintliga huvudbanorna till en genom staden framdragen central-tunnel, som i motionen avses.

Mot ett framdragande av särskilda, från huvudbanorna helt avskilda, förortslinjer till de närmast Stockholm belägna förortssamhällena, såsom t. ex. till de av statsbanorna direkt eller indirekt berörda samhällena Älvsjö och Södertörns villastad, har styrelsen däremot icke något att erinra, men är detta enligt styrelsen åsikt en kommunikationsfråga, som det helt och uteslutande bör ankomma på Stockholms stad och vederbörande förortssamhällen att ordna.

Då i motionen uttalas, att ett ståndpunktstagande från statens järnvägars sida i förortsbanefrågan för överskådlig tid framåt skulle avföra från diskussionen tvisteämnet om flyttning av sammanbindningsbanan, vill styrelsen betona, att denna fråga praktiskt sett måste anses vara slutgiltigt löst genom det år 1923 träffade avtalet mellan staten och Stockholms stad angående ordnandet av bangårdsförhållandena i Stockholm. En bortflyttning av sammanbindningsbanan, liksom av centralstationen, kan enligt styrelsens bestämda åsikt, med hänsyn bland annat till prohibitiva direkta och indirekta kostnader, icke komma i fråga. De tankar härpå, som ännu kunna vara uppe, måste betraktas som verklig-

hetsfrämmande, och hur än förortsbanefrågan i övrigt löses, måste den därför lösas med tanke på sammanbindningsbanans och centralstationens kvarliggande; beträffande då sammanbindningsbanan i ätmistone ungefär dess nuvarande sträckning.

Då motionären synes utgå ifrån, att den ifrågasatta utredningen skulle baseras på de olika förortslinjernas anslutning till det förutnämnda, av arkitekten Hammarén framlagda centraltunnelprojektet, anser styrelsen sig böra framhålla, att detta projekt enligt styrelsens åsikt icke är av beskaffenhet att ens i dess huvuddrag kunna läggas till grund för ordnandet av ett förortsbanenät inom Stockholm. Styrelsen saknar visserligen kännedom om såväl koncessionssökandens som de av honom angivna bägge medarbetarnas förutsättningar för realiserandet av tunnelprojektet i fråga, men måste i allt fall ifrågasätta, huruvida de verkligen sitta inne med tillräcklig kännedom i fråga om de många invecklade synpunkter och spörsmål, som med hänsyn till lokala förhållanden m. m. måste uppställas såväl för att kunna göra så pass kategoriska uttalanden, som gjorts i fråga om såväl den rent ekonomiska som den byggnads- och stadsplanetekniska sidan av projektet. Detta så mycket mera, som, enligt vad i koncessionsansökningen framhålles, någon som helst teknisk utredning i saken ej föreligger.

I anslutning till vad av styrelsen här anförts samt med hänvisning även därtill att, enligt vad styrelsen har sig bekant, förenämnda koncessionsansökan är remitterad till Stockholms stad för yttrande och att stadskollegiet i dagarna beslutat tillsätta en särskild kommission med uppdrag att utreda och framlägga förslag till plan för lokaltrafikens ordnande inom Stockholm och dess omgivningar, och genom vilken kommission eller annorledes Stockholms stad givetvis också kommer att träda i erforderlig förbindelse med berörda statsmyndigheter, anser styrelsen sig böra för det närvarande bestämt avstyrka den i motionen ifrågasatta utredningen genom statens ingripande och försorg.

Stockholm den 22 mars 1930.

Kungl. järnvägsstyrelsen.

AXEL GRANHOLM.

T. A. Törjeson.