

## Nr B 68

*Utlåtande i anledning av väckt motion angående ytterligare järnvägsanläggningar i Stockholms södra ytterområden.*

(4:e avd.)

I en inom andra kammaren av herrar *Johansson* i Stockholm och *Hagberg* väckt motion (II: B 110) har — under återopande av motiveringen i motionen II: 218 till 1958 års förra riksdag — föreslagits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer, att det måtte uppdragas åt kommunikationsdepartementet och ledningen för statens järnvägar att snarast låta verkställa utredning och framlägga förslag om nödvändiga järnvägsanläggningar i Stockholms södra ytterområden, inbegripet skapandet av en Söder centralstation.

Över motionen har utlåtanden inhämtats från järnvägsstyrelsen och Stor-Stockholms planeringsnämnd.

*Järnvägsstyrelsen* framhåller inledningsvis att, sedan Stor-Stockholms trafikutredning av år 1949 numera slutfört sitt uppdrag och framlagt en principplan för utbyggnaden av den lokala trafikverksamheten i stockholmsområdet, inom SJ detaljutredningar ha påbörjats rörande behovet och utformningen av nya järnvägsanläggningar inom bl. a. de södra ytterområdena. Mot bakgrunden av de förväntade trafikanspråken till följd av ökad förortsbefolkning och en ytterligare rationalisering av järnvägarnas lokaltrafik prövas härvid utbyggnadsbehovet av spår- och stationsanläggningar på de olika linjerna.

Något behov av ytterligare utredningsorgan anser styrelsen därför icke föreligga. Vad speciellt beträffar frågan om en »Söder centralstation» framhåller styrelsen att tanken på ett storcentrum i trakten av Älvsjö station knappast torde kunna realiseras ännu på många år. Enligt stadsplanemynigheterna i Stockholm skulle genomförandet av dessa planer i själva verket ligga minst 15 å 20 år fram i tiden. Andra förortscentra skola sålunda först byggas ut och erfarenheterna härifrån avvaktas, innan det rimligen kan bli tal om att förverkliga det vid Älvsjö station ifrågasatta storcentret.

Styrelsen anför härefter bl. a. följande.

Vidare komma trafikförbindelserna att successivt byggas ut inom de södra förorterna genom två tunnelbanesystem och utvidgad järnvägstrafik. Med den radiella inriktning mot Stockholms cityområde, som de kollektiva trafikmedlen härigenom få, komma synnerligen goda och snabba förbindelser att skapas mellan Stockholms centralstation och de båda tunnelbanesystemens influensområden. Den helt övervägande delen av de södra förorterna får därmed direkta trafikförbindelser med Stockholm C men däremot icke med Älvsjö station. Även om delar av förorterna skulle stå i busskontakt med denna station, kunna dessa förbindelser på intet sätt uppväga de kapacitetsstarka, snabba och direkta linjerna till Stockholm C. Det synes

därför finnas skäl att försiktigt bedöma Älvsjö stations betydelse som centralpunkt inom det södra förortsområdet, särskilt som dess avstånd i framtiden endast kan mätas i 8 à 10 minuters restid från Stockholm C.

Härtill kommer att en storstation vid Älvsjö har betydande konsekvenser ur både trafikmässig och ekonomisk art. I stationens nuvarande skick kan fjärrtågupppehåll icke ske; en avsevärd och kostnadskrävande utbyggnad blir ofrånkomlig. Frågor som Nynäsbanans införande korsningsfritt till stationen, behovet av ett ytterligare dubbelspår på Södertäljelinjen, anslutningen till den planerade rangerbangården norr om Älvsjö samt det av storcentrets behov av spårförbindelser måste dessförinnan klarläggas. Då dessutom upppehåll för fjärrtåg under vissa tider på dagen ur tidtabellssynpunkt skulle få besvärande konsekvenser för övrig trafik — även om spår och plattformsanordningar finnas tillgängliga — talar övervägande skäl för att tanken på en storstation vid Älvsjö måste skjutas på framtiden.

Först när de i det föregående redovisade utbyggnadsplanerna aktualiseras och Älvsjös betydelse som centralpunkt ökar genom tillkomsten av det skisserade storcentret, synes frågan om en »Söder centralstation» vid Älvsjö kunna tagas upp till behandling.

Av sålunda redovisade skäl anser järnvägsstyrelsen motiv f. n. icke föreliggande för de i motionen framförda förslagen.

*Stor-Stockholms planeringsnämnd*, som i ärendet samrått med *Stockholms stads stadsbyggnadsrotel* och *stockholmstraktens regionplanekontor*, framhåller bl. a. i sitt yttrande att nackdelarna av att tätorten Stor-Stockholm endast förfogar över en station för fjärrtrafikanter och att tillfartsutrymmena vid denna station är knappa redan nu är mycket påtagliga vid toppbelastningar. Behovet av ytterligare en fullständig järnvägsstation i Stor-Stockholmsområdets södra delar torde dock än så länge knappast ha fått så stor tyngd, att situationen kunde anses kritisk. Det vore vidare begripligt om statens järnvägar, som lade ned stora kostnader på att förbättra Stockholms centralstation, icke velat binda sig för ytterligare investeringar av liknande art i ett läge, då det uppenbarligen mötte svårigheter att bedöma persontrafikens utveckling på järnvägarna på längre sikt. Ur angelägenhetssynpunkt kunde också andra investeringsobjekt i Stor-Stockholm ha företräde framför tillkomsten av en ny storstation.

Nämnden anför vidare följande:

Enligt vad planeringsnämnden inhämtat pågår för närvarande inom statens järnvägar utredningar om behovet och utformningen av nya järnvägsanläggningar i Stockholms södra ytterområden. Med hänsyn härtill och då frågan om en Söder centralstation i dagens läge för Stor-Stockholms del ändock måste betraktas som ett andrahandsproblem i jämförelse med en rad andra önskemål om förbättringar för den lokala persontrafiken och för godstrafiken anser planeringsnämnden det inte motiverat att nu föreslå någon ytterligare utredning i ämnet. Såväl i det nyligen framlagda förslaget till regionplan för stockholmstrakten som i det av Stockholm och dess grannkommuner gemensamt uppgjorda aktionsprogrammet för Stor-Stockholms bostadsförsörjning under de närmaste åren, räknar man med att kommunikationerna mellan Stockholms innerstad och ytterområdena i stor utsträckning skall ske med järnväg. På samma grundval bygger också Stor-Stockholms trafikutrednings betänkande.

Ur de synpunkter planeringsnämnden hade att företräda knöte sig sålunda för dagen det största intresset när det gällde utbyggnaden av järnvägsanläggningarna närmast till järnvägarnas möjligheter att tillgodose den växande Stor-Stockholmsbefolkningens behov av goda lokaltrafikförbindelser med ökad turtäthet, kortare restider och låga reskostnader.

*Utskottet.* Såsom av de över förevarande motion avgivna yttrandena framgår har av Stor-Stockholms trafikutredning en principplan för utbyggnaden av den lokala trafikverksamheten i stockholmsområdet framlagts. Av järnvägsstyrelsen har därefter detaljutredningar påbörjats rörande behovet och utformningen av nya järnvägsanläggningar bl. a. inom de södra ytterområdena, vilka utredningar förklarats omfatta alla med trafikverksamheten sammanhängande faktorer. Styrelsen anser därför något behov av ytterligare utredningsorgan ej föreligga. Vad beträffar frågan om en Söder-centralstation har erinrats om dennas avhängighet av lösningen av vissa andra stadsplanerings- och utbyggnadsfrågor inom regionen. Den utökning av trafikförbindelserna inom de södra förorterna som förutsatts ske genom utbyggnaden av två tunnelbanesystem samt utökad järnvägstrafik kommer vidare att medföra bättre och snabbare förbindelser med Stockholms centralstation och härigenom minska behovet av en centralstation i Älvsjö. Anläggandet av en sådan skulle också få betydande konsekvenser av både trafikmässig och ekonomisk art, avseende bl. a. spårförbindelser och bananslutningar, varför styrelsen anser tanken härpå böra skjutas på framtiden. Även Stor-Stockholms planeringsnämnd, som bl. a. framhållit att ett reservat för den ifrågasatta stationen intagits i Stockholms stads generalplaner för de södra ytterstadsdelarna, anser frågan i dagens läge böra betraktas som ett andrahandsproblem i jämförelse med en rad angelägna önskemål rörande förbättringar för den lokala person- och godstrafiken inom Stor-Stockholmsområdet.

Med hänsyn till av remissmyndigheterna sålunda åberopade omständigheter och då utskottet anser sig kunna förutsätta att de av motionärerna aktualiserade frågorna uppmärksamt följes av vederbörande trafikmyndigheter och planeringsorgan kan utskottet icke finna skäl föreligga för en framställning i enlighet med motionärernas yrkande. Utskottet hemställer därför,

att motionen II: B 110 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 28 oktober 1958

På statsutskottets vägnar:  
MARTIN SKOGLUND

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 66.