

## Nr 168.

Af herrar **Olsson** i See och **Andersson** i Stärte, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t angående byggande af en statsbana mellan Uppsala och Storvik.*

Med den stigande ekonomiska utvecklingen följa ökade kommunikationsbehof för hvarje särskild ort och mellan landets olika delar. Kommunikationsfrågorna lägga därför i stor utsträckning beslag på statsmakternas omtanke. Talande bevis därför återkomma vid hvarje riksdag och denna lär icke komma att utgöra något undantag från denna regel.

En del af de mest trafikerade lederna på statsbanorna äro redan utlagda med dubbla spår. I fråga om andra delar förberedes deras utbyggande till denna bantyp. Emellertid har den uppfattningen gjort sig gällande, åtminstone i vissa fall, att när den enkelspåriga banan ej längre kan tillgodose den ökade trafiken, denna trafik afledes genom att bygga en ny bansträcka, som, på samma gång den mottager en del af den genomgående trafiken, äfven fyller ett lokalt kommunikationsbehof, som eljest ej skulle kunna bli tillgodosedt annat än med stora svårigheter. Ett exempel af denna art är den under byggnad varande banan Järna—Nyköping—Norrköping. Banlinjen Stockholm—Uppsala är redan utlagd dubbelspårig. Huru den ökade trafiken skall beredas möjlighet att tillgodoses vidare norr om Uppsala torde ännu vara en öppen fråga. Närmast framställa sig två alternativ; det ena att fortsätta med dubbelspåranläggningen till Krylbo och vidare norr ut, det andra, som har varit diskuteradt i pressen, går ut på att låta statsbanans tåg framgå öfver Uppsala—Gäflebanan och fram till Ockelbo. En förutsättning härför skulle vara, att Gäfle—Ockelbobanan ombyggdes. Vidare må det anmärkas, att en sådan anordning väl förr eller senare skulle medföra, att staten måste inlösa dessa sistnämnda bansträckor. Ännu

ett tredje alternativ gifves emellertid, på hvilket vi härmed vilja fästa Riksdagens uppmärksamhet, nämligen byggande af en ny statsbana från Uppsala rakt i nordvest till Storviks station å norra stambanan.

Enligt för oss tillgängliga uppgifter har banlinjen Uppsala—Krylbo—Storvik—Ockelbo 191 kilometers längd, linjen Uppsala—Gefle—Ockelbo 152 kilometer. Det har framhållits, att denna senare linje skulle genom den kortare sträckningen i väsentlig mån förkorta vägen mellan hufvudstaden och det sig allt starkare utvecklande Norrland.

Den bana, som vi härmed vilja förorda till byggande af staten, är emellertid den förmånligaste såsom förbindelseled mellan hufvudstaden och Norrland. Sträckningen för en bana Uppsala—Gysinge—Storvik är 105 kilometer, alltså nära fem mil kortare än den nuvarande sträckningen öfver Krylbo och nära en mil kortare än sträckningen öfver Gäfle.

De kommuner i Uppsala och Västmanlands län, som genom en sådan statsbana skulle bli tillgodosedda med järnvägskommunikationer, ha under de senaste åren gjort mycket stora ansträngningar för att få enskild bana till stånd mellan Uppsala och Kerstinbo på Sala—Gysinge—Geflebanan. Dessa ansträngningar synas emellertid ej ha några större utsikter att krönas med framgång, då deras resurser äro för små. Det är öfvervägande jordbrukssocknar med stora lågjordsmarker som inbjuda till omfattande odlingsföretag, hvaraf redan en del äro utförda. Dessa företag förutsätta emellertid stora samfälliga utgifter för vattenaftappingar och kanaliseringar, till hvilka lån upptagits. Räntor och amorteringar af dessa lån tynga befolkningen, så att dess förmåga att ikläda sig stora skulder för åstadkommande af en järnväg är begränsad. Å andra sidan är en järnväg genom dessa bygder ett oeftergiftigt villkor för att de skola komma i den blomstring, som deras naturliga förutsättningar ge en viss förhoppning om.

Ungefär samma förhållanden råda i de kommuner i Gästrikland, som skulle beröras af sträckningen mellan Gysinge och Storvik.

En statsbana Uppsala—Gysinge—Storvik skulle alltså ej blott göra en fortsättning med dubbelspårsanläggningarna från Uppsala åt Krylbo och Storvik öfverflödiga. Den skulle gifva en genare förbindelse mellan hufvudstaden och Norrland och den skulle gifva järnvägsförbindelse åt en trakt, som nu är i stort och trängande behof däraf.

Med anledning af hvad vi sålunda anfört hemställa vi,

att Riksdagen ville besluta, att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag angå-

ende byggande af en statsbana mellan Uppsala och Storvik öfver Gysinge station å Sala—Gysinge—Gäflöbanan.

Stockholm den 25 januari 1911.

*Ol. Olsson*  
i See.

*Joh. Andersson*  
i Stårte.

I motionens syfte instämmer:

*O. Alfr. Berg*  
i Staby.

---

## Nr 169.

Af herr **Olsson** i See, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående afkortning i öfningstiden för vissa värnpliktige.

Åtskilliga gånger förut har i riksdagen motionerats om afkortning i öfningstiden för värnpliktige. Dessa motioner ha dock ej vunnit Riksdagens bifall. Emellertid är detta ett spörsmål, som borde vinna mera beaktande än hvad hittills varit fallet. För arbetare i allmänhet och landtbrukare isynnerhet är det särdeles uppoftande, att de under den tid af året, då arbetskraften är af allra största betydelse, måste sända i väg sina söner, ehuru de mycket väl behöfvas hemma. Kunde därför någon afkortning af tiden åstadkommas, så vore det välbehöfligt.

Det kan emellertid synas underligt att komma med ett sådant förslag, när det nu sätes i fråga att i en framtid än vidare utsträcka tiden för öfningarna, men detta förhållande gifver mig så mycket mer anledning till att väcka det förslag jag här åsyftar, nämligen att när de värnpliktige inhämtat ett visst kunskapsmått under öfningarne, så skulle de hemförlofvas. Vore det så ordnad, kunde det gifva beväringssynglingarne anledning till att med mera ifver, lust och energi gripa