

Nr 366

Av herrar Nilsson i Bästekille och Svensson i Krokstorp, i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till förvärv av billinjer åt postverket och statens järnvägar.

(Lika lydande med motion nr 70 i Första kammaren)

Stockholm den 26 januari 1956

Jöns Nilsson
i Bästekille

Sven Svensson
i Krokstorp

Nr 367

Av herr Hedqvist m. fl., om införlivande med statsbanenätet av Stockholm—Nynäs järnväg.

År 1939 beslutade riksdagen i princip att samtliga enskilda järnvägar skulle införlivas med statsbanenätet. Beslutet förutsatte frivilliga överenskommelser med ägarna till de enskilda järnvägarna. Emellertid hade upprättats ett förslag till lag om tvångsinlösen, därest frivilliglinjen inte kunde hållas. Beslutet förutsatte också ett realiserande på kort tid. Det andra världskriget och följdverkningarna av detta har emellertid fördröjt principbeslutets fulla förverkligande. För närvarande återstår i enskild ägo dock endast ett fåtal järnvägslinjer, däribland Nynäsbanan.

Vid Nynäsbanans tillblivelse avsågs densamma att i huvudsak bli en förbindelseled mellan huvudstaden och Nynäshamn. Detta sistnämnda samhälle skulle bli en bad- och rekreationsort och tjäna som behaglig bosättningsort för pensionärer m. fl. Härför fordrades bekväma och snabba förbindelser med Stockholm.

Utvecklingen i detta samhälle blev emellertid en annan i och med att riksdagen år 1912 beslutade att telegrafverkets verkstad skulle förflyttas till Nynäshamn. Härigenom fick Nynäshamn med en gång karaktären av ett modernt industrisamhälle.

På grund av den starka expansionen i huvudstaden uppstod också runt om densamma nya samhällen, inte minst efter Nynäsbanan. Dessa samhällen växer numera både fort och kraftigt, och befolkningen därstädes har i stor utsträckning sin utkomst i Stockholm och är till följd härav beroende av goda kommunikationer. Vidare har flera efter banan liggande kommuner planerat för industrier och delvis redan dragit till sig sådana, som är beroende av järnvägen för godstransporter m. m.

Stockholms stads fritidsreservat i Stockholms södra skärgård med persontrafiken över Nynäshamn ökar tidvis trafikbelastningen, vartill kommer den omfattande turisttrafiken på Gotland. Det kan ifrågasättas, om de sålunda ökade anspråken på järnvägens trafikkapacitet både evad den avser gods- som personbefordran kan på ett tillfredsställande sätt tillgodoses med det skick vari järnvägen för närvarande befinner sig.

Utflyttningen av Stockholms örlogsvarv och örlogsstation från Stockholm till södra skärgården förutsätter bl. a. att personalen vid örlogsstationen och varvet skall bosättas i kommuner utefter Nynäsbanan och huvuddelen troligen i Nynäshamn. Dessa omständigheter kommer att ställa starkt ökade krav på järnvägens trafikkapacitet. Framförallt uppkommer behov av snabbare och tätare förbindelser mellan Nynäshamn och huvudstaden.

En sådan trafikförbättring låter sig icke genomföras med mindre än att järnvägen göres dubbelspårig, helt eller delvis, samt att densamma elektrifieras eller i varje fall förses med en annan och bättre dragkraft samt vagnmateriel än den järnvägen för närvarande förfogar över.

Det kan dessutom ifrågasättas, om icke den ovan berörda utflyttningen av viktiga marina anläggningar från Stockholm gör Nynäsbanan så militärstrategiskt viktig, att staten bör förfoga över densamma.

Slutligen torde det i dagarna aktualiserade projektet om ett storflygfält vid Jordbro icke vara utan betydelse i detta sammanhang.

Ovan angivna synpunkter leder utan tvekan fram till frågan om att aktualisera förhandlingar mellan berörda parter om införlivande med statsbanenätet av Nynäsbanan.

Med anledning av det anförda får vi föreslå,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att förhandlingar snarast måtte upptagas mellan vederbörande parter om införlivande med statsbanenätet av Stockholm—Nynäs järnväg.

Stockholm den 26 januari 1956

Sven Hedqvist

Carl-Erik Johansson
Södertälje

Eskil Eriksson
i Sandby