

Nr 514.

Av herr Laurin, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 239, angående elektrifiering av statsbanan Järna—Norrköping—Malmö jämte vissa till densamma anslutande statsbanelinjer.

I den kungl. propositionen nr 239 överlämnas till riksdagens bedömande förslag till elektrifiering av vissa bansträckor, men man finner att ingen hänsyn tagits till de norr om Stockholm liggande delarna av landet, ehuru särskilt delen Stockholm—Uppsala med dithörande lokaltrafik måste anses vara värd ett särskilt beaktande på grund av den livliga trafik, som där råder. I kungl. järnvägsstyrelsens redogörelse för år 1928 finner man, att stationen Tureberg i antal resor per dag är den fjärde i landet, med 2 832 trafikanter mot Stockholms 6,021 och överträffas utom av Stockholm endast av Malmö och Älvsjö med resp. 3 284 och 3 170 resor per dag. Tureberg är som bekant beläget inom Sollentuna sockens under stark utveckling varande område, och man kan i trafikhänseende med fog betrakta Sollentuna som enhet. Gör man detta, finner man, att Sollentuna på sina olika stationer sammanlagt har 4 289 resor per dag och således intar andra platsen. Tar man samtliga stationer på bandelen Uppsala—Stockholm, kommer man upp till 7 202 resor per dag, eller sålunda ett tusental mera än Stockholm.

Under sådana förhållanden borde sträckan givetvis vara värd ett synnerligt beaktande. Jag har också vid en föregående riksdag väckt motion i denna fråga, dock utan framgång, men den snabba utveckling, som ägt och äger rum i dessa trakter, motiverar väl ett förnyat upptagande av frågan. Enligt mitt förmenande torde det ligga i statens intresse att bättre tillgodose trafiken på denna sträcka, i all synnerhet som redan nu en buss- trafik parallellt med järnvägen igångsatts, som säkerligen i brist på bekväma järnvägsförbindelser kommer att ytterligare utökas så att i en framtid, och då äntligen elektrisk drift sättes i gång, den kommer att ha vunnit sådan framgång, att statens järnvägar antingen bli tvungna att till dyrt pris inlösa linjen eller också konkurrera med ruinerande biljettpris. Rättvisa och billighet mot befolkningen på dithörande orter fordrar uppenbart, att en snar elektrifiering med åtföljande bättre förbindelser kommer till stånd, och en förnyad undersökning av bandelens bärighet skall med säkerhet visa, att förhållandena ändrats betydligt. Det är icke motio-

nären obekant, att elektrifiering av en längre sträcka på en gång, genom mindre personalbehov, bättre utnyttjande av materielen m. m. giver ett förmånligare driftsresultat. Man kan därför tänka sig, att elektrifieringen med en gång utsträcket ända till Krylbo, och att ångtrafiken norrut utginge därifrån, då där finnas rymliga lokstallar för ånglok. I detta sammanhang tillåter jag mig påpeka önskvärdheten av att en generalplan för hela landet på en gång förelades riksdagen, så att hela problemet på en gång kunde tagas under omprövning. Då nu så ej skett, och kanske ej heller kommer att ske, tillåter jag mig framhålla, att icke blott de södra delarna av landet böra komma i åtanke, utan att en så trafikerad sträcka som Stockholm—Uppsala bör medtagas samtidigt eller omedelbart efter sträckan Järna—Malmö.

På grund av vad jag sålunda anfört, vågar jag hemställa,

att riksdagen ville uttala sig för att sträckan Stockholm—Uppsala, eventuellt Stockholm—Krylbo, elektrifieras i ett sammanhang med de i kungl. propositionen nr 239 föreslagna bandelarna.

Harald Laurin.