

Nr 551.

Av herr Lindberg m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 125, angående vissa anslag till de statsunderstödda alkoholistanstalterna m. m.

(Lika lydande med motion i Första kammaren nr 404.)

Stockholm den 10 april 1951.

Carl Lindberg.

Filip Kristensson

J. W. Pettersson

i Osby.

i Norregård.

Daniel Wiklund

Alarik Hagård.

i Stockholm.

Nr 552.

Av herr Åhman m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 130, angående statsförvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag.

Proposition nr 130 till årets riksdag föreslår statsförvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, varigenom det av bolaget ägda smalspåriga järnvägsnätet i östra Uppland, vanligen kallat Roslagsbanan, jämte dess buss- och billinjer skulle överföras i statens ägo.

Det förutsättes, att järnvägsföretaget tills vidare drives i aktiebolagsform. Anledningen härtill är att Djursholmsbanan betraktas som spårväg och därför icke anses böra införlivas med statsbanenätet och drivas av staten samt att det anses lättare att under sådana förhållanden avyttra nämnda järnväg.

Det förutsättes vidare en fortsatt utredning om en framtida trafikplan för dessa järnvägar. Det synes oss med hänsyn till bygdens trafikbehov angeläget att denna utredning snarast blir utförd. Speciellt angeläget är detta, när det gäller godstrafiken och de nuvarande järnvägarnas möjligheter att

tillfredsställa dessa behov. För persontrafiken torde det sakna betydelse, att järnvägarna drivas i bolagsform och att de äro smalspåriga, om man blott driver en skäligen taxepolitik. Vi förutsätta, att de höjda kostnader för driften, som bli följden av statsförvärvet eller som eljest orsakas av särskilda förhållanden, icke skola resultera i att persontaxorna bli högre vid dessa järnvägar än vid andra statsägda järnvägar, utan att dessa taxor, åtminstone vad det gäller de egentliga järnvägarna, bli ungefär desamma som vid statens järnvägar. Men när det gäller godstrafiken är det ett livsintresse för berörda bygder, att en samordning med statsbanenädet utan särskilda avgifter snarast kommer till stånd. Den omständigheten, att Roslagsbanan varit smalspårig, har nödvändiggjort kostnadskrävande och tidsödande omlastningar av godset vid vidarebefordran på det normalspåriga järnvägsnätet. Detta har försvårat en önskvärd och för bygden nödvändig nyetablering av industrier och bibehållande av redan befintliga inom detta trafikområde, vilket lett till en för bygden olycklig utveckling i befolknings- och näringsavseende. Detta har klart konstaterats i utredningar, som verkstälts angående dessa förhållanden. De synnerligen lämpliga förhållandena för industrier inom dessa områden ha därigenom icke kunnat utnyttjas i önskvärd omfattning. Ett förhållande, som varit till skada inte endast för denna bygd. Den övertaliga befolkningen har i stor utsträckning sökt sig till huvudstaden och där ökat den besvärliga överbefolkningen. Om ändrade förhållanden skola uppnås, är det nödvändigt att Roslagsbanan blir normalspårig.

Det synes oss därför nödigt att utredningen om en framtida trafikplan även omfattar möjligheterna och förutsättningarna för ombyggnad av dessa järnvägar till normalspåriga, eventuellt i etapper. Man borde därvid beakta, icke endast fördelarna för den berörda bygden utan även fördelarna för statsbanenädet och industrierna invid detta av att komma i direkt förbindelse med de goda roslagshamnarna. En sådan förbindelse skulle avlasta den hårt trafikerade statsbanelinjen från Stockholm norrut samt underlätta utskeppning av industrialster och införsel av råvaror. Det torde även böra tagas stor hänsyn till värdet ur försvarssynpunkt av att dessa järnvägar inom huvudstadens försvarsområde kunna trafikeras direkt från det övriga järnvägsnätet.

Den nuvarande broförbindelsen för järnvägen över Stocksundet torde även behöva ersättas med en ny dubbelspårig för att i längden kunna klara den allt intensivare trafiken och, icke minst, på grund av att bron är gammal och byggd för en betydligt lättare rullande materiel med mindre påfrestningar än den nu använda. Möjligen skulle den gamla bron kunna användas av Djursholmsbanan med dess endast lättare persontrafik, om denna, vilket ju förutsattes, skiljes från det övriga järnvägsnätet.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 130 om förvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag

dels måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att förutsatt utredning om en framtida trafikplan för berörda järnvägar snarast igångsattes och utvidgas till att omfatta även utredning om förutsättningarna för ombyggnad, eventuellt i etapper, av det smalspåriga järnvägsnätet i östra Uppland till normalspårigt och behovet av en ny dubbelspårig broförbindelse för järnvägen över Stocksundet,

dels uttala att de blivande taxorna å Roslagsbanan, efter statsförvärvet av aktiemajoriteten i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, måtte anpassas till huvudsaklig överensstämmelse med de vid statsbanorna gällande.

Stockholm den 10 april 1951.

Hj. Ahman.

Edvin Jacobsson,

Margit Vinge.

Igelsbo.

David Boman

K. E. Hansson,

i Stafsund.

Skediga.

Nr 553.

Av herr Eriksson i Sandby m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 130, angående statsförvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag.

(Lika lydande med motion i Första kammaren nr 417.)

Stockholm den 6 april 1951.

Eskil Eriksson

Sven Hedqvist.

Allan Andersson.

i Sandby.

P. A. Sköldin.

Adolf Wallentheim.