

Motion

1983/84:1017

Oswald Söderqvist m. fl.

Norra stambanan mellan Stockholm och Gävle

Norra stambanan mellan Stockholm och Gävle hör till landets mest trafikerade bandelar. Det gäller särskilt sträckan Stockholm-Uppsala och i än högre grad Stockholm-Märsta.

Förbi Gävle slussas samtliga fjärrtåg till Östersund-Storlien, Sundsvallsdistriktet och de till övre Norrland. Vid Uppsala tillkommer hela dalatrafiken Sala-Borlänge-Mora. Den får trängas med Uppsalapendeln, som ensam står för en intensivare trafik än vad som förekommer på andra järnvägslinjer i Sverige. Vid Märsta tillkommer SL:s pendeltåg ner till Södertälje.

Det säger sig självt att den enkla spårförbindelsen Uppsala-Gävle och dubbelspåret Stockholm-Uppsala blir överlastat av denna trafik. Det ömmas mycket för olika järnvägslinjer i Sverige, som anses viktiga för sina regioner, men få om några kan visa på ett sådant transportbehov som norra stambanans första del från Stockholm. Stora svårigheter att hålla trafiken i gång uppkommer också med jämna mellanrum. Försenade fjärrtåg stör den lokala trafiken, förseningar i den senare påverkar omedelbart den förra. Speciellt vintertid blir problemen ibland så gott som olidliga.

Ett ytterligare spår skulle ge en avlastning som direkt skulle lösa de värsta svårigheterna. Det bör inte läggas tillsammans med den befintliga sträckningen. En ny sträckning genom Uppland bör väljas. Den löser överlastningen på sträckan och kan ges en dragning, som gynnar såväl de nordöstgra delarna av Storstockholm som Nordupplandsregionen.

I Stockholms läns landsting har frågan om Roslagsbanans fortsatta öden länge debatterats. Här finns nu möjligheter till kombinerade lösningar. Ett nytt spår för norra stambanan i Roslagsbanans gamla sträckning löser trafikproblemen för denna del av Storstockholm genom att trafik med SL:s pendeltåg blir möjlig. För de norra delarna av Stockholms län och för Norduppland i övrigt betyder ett återupprättande av Roslagsbanan och en nybyggnad vidare norrut stora fördelar. Arbetstillfällen skapas och bestående värden för framtiden erhålls.

I samband med den ombyggnad vid Stockholms Central, som SJ nu förbereder, bör den nya sträckningen av norra stambanan planeras in.

Den skall således utgå från Centralen, följa de befintliga spåren genom Hagalunds-tunneln och omedelbart därefter vika av österut. Genom planfria korsningar tas den över E 4 vid Ulriksdal, förbi Brunnsvikens nordspets, förs i tunnel genom berget vid Bergshamra och på en ny högbro över Edsviken för att sedan i Danderyd anslutas till Roslagsbanans nuvarande sträckning. Denna iordningställs sedan upp till Rimbo, återuppbyggs därifrån till

Hallstavig och nybyggs vidare genom Norduppland förbi Hargshamn-Östhammar-Öregrund upp till Marma omedelbart söder om Dalälven. Där förenas den med nuvarande sträckning av norra stambanan och förs sedan som dubbelspår över den befintliga, nybyggda bron vid Älvkarleö och vidare upp till Gävle.

Detta blir sträckningen för alla fjärrtåg mot Norrland. En utbyggnad av systemet i enlighet med vad vpk föreslog i fjolårets motion 1982/83:622 om en järnvägsförbindelse med Finland via en färjehamn i Hargshamn bör senare genomföras. Det är också tänkbart att återuppbygga Roslagsbanan från Rimbo till Norrtälje-Kapellskär och på det sättet minska lastbilstrafiken på E3 ner till Stockholm.

Ingen förbättring av järnvägstrafiken i Sverige är mera motiverad än den här föreslagna. Den kommer att betala sig inom ett fåtal år. Den löser lokala trafikproblem och ger ett uppsving i en av Sveriges mest utsatta glesbygder.

Med hänvisning till det anförda föreslås

att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för en utbyggnad av norra stambanans första del i enlighet med vad som föreslås i motionen.

Stockholm den 23 januari 1984

OSWALD SÖDERQVIST (vpk)

TORE CLAESON (vpk)

C.-H. HERMANSSON (vpk)

MARGÓ INGWARDSSON (vpk)

LARS WERNER (vpk)

TOMMY FRANZÉN (vpk)

EVA HJELMSTRÖM (vpk)

INGA LANTZ (vpk)

BERTIL MÅBRINK (vpk)