

Nr 183.

Av herr Åhman m. fl., *angående ombyggnad av Roslagsbanan till normalspårig m. m.*

I statsutskottets utlåtande nr 157 år 1951 med anledning av motionerna I: 416 och II: 552 uttalar utskottet att »vad angår — — — det berörda problemet om en ombyggnad till normalspår av roslagsnätets järnvägar vill utskottet endast påpeka, att denna fråga ingår i det allmänna utredningsuppdrag, som lämnats 1943 års järnvägskommitté. Vid sådant förhållande synes någon anledning icke föreligga för riksdagen att nu göra särskilt uttalande i ämnet. Det speciella spørsmålet om behovet av en dubbelspårig broförbindelse över Stocksundet torde jämväl få upptagas i annan ordning».

I förenämnda motioner hade hemställts bl. a. att riksdagen »måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att förutsatt utredning om en framtida trafikplan för berörda järnvägar snarast igångsättes 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».

Man påvisade i motionerna att, när det gäller godstrafiken, det är ett livsintresse för berörda bygder, att en samordning med statsbanenätet utan särskilda avgifter snarast kommer till stånd. Man framhöll:

»... Men när det gäller godstrafiken är det ett livsintresse för berörda bygder, att en samordning med statsbanenätet 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 verkställes 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 normal-spårig.

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 statsbanenätet och industriorterna 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 utskieppning av industrialster och införsel av råvaror. Det torde även höra 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.»

Vid en överläggning inför länsstyrelsen i Stockholms län den 19 dec. 1952 i frågan om kommunikationsförhållandena i den nordligaste länsdelen mellan inbjudna representanter för 1943 års järnvägskommitté, Roslagsbanans styrelse, landstingets närings- och kommunikationsråd, berörda kommuner m. fl. för frågan intresserade dryftades ingående även frågan om behovet av en ombyggnad av Roslagsbanan till normalspårig och en ny dubbelspårig bro över Stocksundet. Därvid underströks kraftigt nödvändigheten för bygdens ekonomiska utveckling av att denna ombyggnad komme till stånd. I första hand syntes alla vara övertygade om behovet av att bandelen Dannemora—Hargshamn snarast ombyggdes, så att den djupa och relativt isfria hamnen i Hargshamn kunde utnyttjas. Detta skulle innebära en uppblomstring av den gamla bruksbygden i norra Uppland och förhindra en eljest ofrånkomlig avfolkning av dessa bygder. Även i förenämnda motion underströks dessa synpunkter.

Förhållandena år 1951 — med brist på arbetskraft och materiel — motiverade givetvis statsutskottets uttalande, att det icke då syntes föreligga någon anledning för riksdagen att göra något särskilt uttalande utöver att hänvisa till att denna fråga ingår i det allmänna utredningsuppdrag, som lämnats 1943 års järnvägskommitté.

I dagens läge, med dess lägre sysselsättningsgrad och god tillgång på materiel och inom alla befolkningsläger tilltagande insikt om nyttan av att stimulera industriens lokalisering även till landsbygden, torde så mycket större skäl föreligga för att en snabb utredning av berörda problem komme till stånd.

Med stöd av det anförda hemställas,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en skyndsam utredning om ombyggnad av Roslagsbanan till normalspårig, varvid bandelen Danne-mora—Hargshamn bör komma i första hand, samt om nybyggnad av en dubbelspårig järnvägsbro över Stocksundet.

Stockholm den 27 januari 1953.

Hj. Ahman.

Margit Vinge.

Edvin Jacobsson.

i Igelsbo.

Gunnar Helén.

Samuel Norrby.
