

Nr 147.

Av herrar **Wickman** och **Waldén**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående statsbanebyggnader i Norrland.*

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 221 för år 1917, i vad denna berör anläggandet av en tvärbana Forsmo—Hoting samt anvisandet för år 1918 av 1,000,000 kronor för denna tvärbanas påbörjande, få undertecknade härmed vördsamt anföra följande:

Huru i högsta grad angelägen och behjärtansvärd den norrländska tvärbanefrågan än måste erkännas och allmänt erkännes vara, så skall dock säkerligen mången i likhet med undertecknade finna det mindre välbetänkt att utan noggrant övervägande forcera fram ökat järnvägsbyggande i tider som dessa, då betydande anslagskrav för många olika statsändamål framträtt, då verkstäder m. fl. icke utan stor överbetalning vilja åtaga sig leveranser samt då särskilt i Norrland den rörliga arbetskraften lär vara fullt ut tagen i anspråk med annat och mera lönande arbete.

Det synes oss heller icke genom den framlagda propositionen vara fullt nöjaktigt utrett, att en tvärbana i nyss angiven riktning överhuvud taget bör komma till utförande. Alternativförslaget med Ulriksfors såsom banans anknypningspunkt vid Inlandsbanan i stället för Hoting synes nämligen erbjuda så omedelbart påtagliga och så tungt vägande fördelar, att linjen Långsele—Ulriksfors förefaller långt hellre bära föredragas. Enär dock frågan om Ulriksfors i stället för Hoting av annan motionär torde föreslås riksdagen till omprövning, så är det icke vår avsikt att närmare än som sålunda skett här uppehålla oss därvid.

Då emellertid även beträffande tvärbanans anknypande till Inlandsbanan vid Ulriksfors fråga lär kunna komma att uppstå om tvärbansans dragande i dess nedre del från Faxälven vid Ramsle över till Ångermanälvens dalgång vid Ådalsliden samt därifrån på enahanda sätt

som linjen från Hoting, härvid alltså avvikande från den av järnvägsstyrelsen hittills terrängundersökta direktionen från Ramsele förbi Edsele till Långsele, så hava vi funnit oss böra härigenom göra gällande de erinringar, som med fog synas kunna riktas mot järnvägsstyrelsens förslag att låta tvärbanans anslutning med Norra stambanan äga rum vid Forsmo lastplats omkring 15 kilometer från Långsele föreningsstation i stället för direkt till Långsele.

Att denna fråga av Kungl. Maj:t själv icke ansetts vare sig oväsentlig eller i övrigt lätt att avfärda framgår även för den i ortens förhållanden icke särdeles invigde därigenom, att vederbörande departementschef funnit nödigt att i den kungl. propositionen reproducera den karta över olika infartsmöjligheter till Långsele, som förra året jämte tillhörande broschyr meddelades riksdagens ledamöter genom järnvägskommitterade i Långsele kommun.

Det synes också vara anledning att erinra, att järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande år 1916 i ett analogt fall anförde, att det vore olämpligt »såväl ur trafikteknisk synpunkt som med hänsyn till driftkostnaderna att på kort avstånd från Långsele redan befintliga föreningsstation anordna en ny sådan»; dessutom framhöll styrelsen, att det »för tågdriften å tvärbanan exempelvis med hänsyn till lämpliga anslutningar mellan tågen å stambanan vore olämpligt» att nödgas låta tvärbanans genomgående tåg från och till Sollefteå eller Hernösand framgå å en del av stambanan.

Den nya utredning, som järnvägsstyrelsen i år åstadkommit för att söka stärka sitt redan förra året framlagda förslag att icke desto mindre verkställa tvärbanans anslutning till den Långsele föreningsstation närbelägna Forsmo lastplats, verkar långt ifrån övertygande. Enligt kostnadstablan å sid. 59 i järnvägsstyrelsens tryckta underdåniga skrivelse av den 7 mars 1917 skulle merkostnaden för den föreslagna huvudsträckningen för Hotingbanan förbi Åkvisslan, i fall direkt ingångslinje till Långsele väljes förbi Näcksjön, komma att uppgå till ett belopp av (9,140,000 — 8,700,000 =) 440,000 kronor vid anslutningens första utförande. Detta belopp är precis på siffran detsamma, vartill Långsele järnvägskommitterades sakkunnige, ingenjören d:r E. Winell, förra året enligt kommitterades tryckta underdåniga skrivelse av den 18 mars 1916 förberedelsevis uppskattade samma merkostnad, i förhållande till järnvägsstyrelsens då angivna kostnad för Hotingbanans anslutande vid Forsmo; vilket dock icke hindrade att denne sakkunniges totalomdöme om lämpligheten ur ekonomisk synpunkt av anslutningens verkställande vid Lång-

sele eller Forsmo gick i helt annan riktning än den av järnvägsstyrelsen fortfarande vidhållna.

Vid de av styrelsens matematiker nu verkställda beräkningar, vilka av styrelsen å sid. 96 i dess ovan nämnda skrivelse åberopas, har emellertid till nyssnämnda merkostnad 440,000 kronor för Näcksjö-alternativet lagts dels ett belopp av 235,000 kronor för »den andra bro över Faxälven vid Långsele» och dels ett belopp av 65,000 kronor »för banans inledning till Långsele från bostället», varigenom merkostnaden ökats till det högre belopp av 740,000 kronor, som därefter lagts till grund för den jämförelse med Forsmo-alternativet, under förutsättning av dettas bibehållande tillsvidare endast av enkelspår, för vilken jämförelse styrelsen redogör å sid. 96—97.

Man torde icke behöva vara järnvägstekniker och fackman för att kunna inse, att detta beräkningssätt är sakligt otillätligt och haltande. Om »den andra bro över Faxälven vid Långsele» vore snart nog erforderlig enligt Näcksjö-alternativet, så måste nämligen detta i ännu högre grad vara fallet enligt det alternativ (Forsmo-alternativet), som jämlikt järnvägsstyrelsens egen åsikt kräver utförandet av ett dubbelspår å Norra stambanan mellan Långsele och Forsmo redan inom 10 å 20 år i och för tågens behöriga infart resp. utfart vid Långsele, i ändamål att det för tågdriften å tvärbanan — såsom ju styrelsen i annat nära liggande sammanhang yttrat — icke må bli »olägligt med hänsyn till lämpliga anslutningar mellan tågen å stambanan», att ny föreningsstation vid Forsmo anordnas. Ty, för att vända på saken, om det verkligen skulle komma att dröja 10 å 20 år innan behovet av dubbelspår enligt Forsmo-alternativet faktiskt inträder, trots att beroende mellan tågdriften å tvärbanan och å stambanan enligt detta alternativ är under tiden utsträckt på en så lång enkelspårig sträcka som mellan Långsele och Forsmo, så torde det för vem som helst vara lika lätt att inse som det lär vara obestridligt, att man enligt Näcksjö-alternativet under ännu mycket längre tid än sagda 10 å 20 år skulle kunna vederbörligen ordna tågtrafiken på samma enkelspår, som i detta fall för tvärbanans tåg skulle behöva tagas i anspråk allenast å den ojämförligt kortare sträckan från Långsele station framöver Faxälven, vilken överkorsas av banan så gott som omedelbart utanför Långsele stationsområde.

Långt riktigare än den kostnadsjämförelse, som av järnvägsstyrelsens matematiker utförts, vore därför att jämföra ovan angivna merkostnad 440,000 kronor för Näcksjö-alternativet med den merkostnad 1,032,000 kronor, vilken Forsmo-alternativet enligt järnvägsstyrelsens egen utsago kommer att kräva till följd av nödvändigheten enligt detta

alternativ att snart nog övergå från enkelspår till dubbelspår å linjen Forsmo—Långsele. Härigenom skulle uppkomma en differens till Forsmoalternativets nackdel på icke mindre än 592,000 kronor.

Utan att för egen del här ytterligare inlåta oss på detta sifferfrågor vilja undertecknade här endast tillägga, att vi torde bli i tillfälle att före frågans prövning av statsutskott och riksdag få vår här gjorda kritik av på området sakkunnig person ytterligare utvecklad.

Så mycket står oss emellertid redan nu fullt klart, att viktiga förbiseenden av järnvägsstyrelsen i fråga om tvärbansans anslutning till Forsmo i stället för Långsele blivit i många hänseenden begångna. Till synnerligen anmärkningsvärda detaljer härvidlag torde vi även få anledning att vid frågans behandling inom riksdagen återkomma.

Med hänvisning till vad som sålunda blivit anfört, och då det föreliggande förslaget om en tvärbana från Forsmo till Hoting icke ens med avseende på den detalj, som avser anslutningen med Norra stambanan, av oss kan godtagas, så få vi därför värdsamt hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 221, i vad denna avser tvärbane förslaget Forsmo—Hoting,

samt att riksdagen måtte anhålla om föranstaltande på lämpligt sätt av en förnyad allsidig omprövning av alternativförslagen Långsele—Ulfriksfors och Forsmo—Hoting, innan denna fråga ånyo förelägges riksdagen.

Stockholm den 30 april 1917.

C. G. T. Wickman.

O. H. Waldén.