

Nr 1.

Ankom till Riksdagens kansli den 3 mars 1911 kl. 2 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 1, i anledning af herrar Olssons i See och Anderssons i Stårte motion, nr 168, angående byggande af en statsbana mellan Uppsala och Storvik.

Uti en inom Andra kammaren af herrar Olsson i See och Andersson i Stårte väckt och till utskottet för behandling hänvisad motion' nr 168 hemställes, att Riksdagen ville besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag angående byggande af en statsbana mellan Uppsala och Storvik öfver Gysinge station å Sala—Gysinge—Gäfle-banan.

Till stöd för denna sin hemställan anföra motionärerna följande:

»Med den stigande ekonomiska utvecklingen följa ökade kommunikationsbehof för hvarje särskild ort och mellan landets olika delar. Kommunikationsfrågorna lägga därför i stor utsträckning beslag på statsmakternas omtanke. Talande bevis därför återkomma vid hvarje riksdag och denna lär icke komma att utgöra något undantag från denna regel.

En del af de mest trafikerade lederna på statsbanorna äro redan utlagda med dubbla spår. I fråga om andra delar förberedes deras utbyggande till denna bantyp. Emellertid har den uppfattningen gjort sig gällande, åtminstone i vissa fall, att när den enkelspåriga banan ej längre kan tillgodose den ökade trafiken, denna trafik afledes genom att bygga en ny bansträcka, som, på samma gång den mottager en del af den genomgående trafiken, äfven fyller ett lokalt kommunikationsbehof, som eljest ej skulle kunna bli tillgodosedt annat än med stora svårigheter. Ett exempel af denna art är den under byggnad varande

banan Järna—Nyköping—Norrköping. Banlinjen Stockholm—Uppsala är redan utlagd dubbelspårig. Huru den ökade trafiken skall beredas möjlighet att tillgodoses vidare norr om Uppsala torde ännu vara en öppen fråga. Närmast framställa sig två alternativ; det ena att fortsätta med dubbelspåraneläggningen till Krylbo och vidare norr ut, det andra, som har varit diskuteradt i pressen, går ut på att låta statsbanans tåg framgå öfver Uppsala—Gäflebanan och fram till Ockelbo. En förutsättning härför skulle vara, att Gäfle—Ockelbobanan ombyggdes. Vidare må det anmärkas, att en sådan anordning väl förr eller senare skulle medföra, att staten måste inlösa dessa sistnämnda bansträckor. Ännu ett tredje alternativ gifves emellertid, på hvilket vi härmed vilja fästa Riksdagens uppmärksamhet, nämligen byggande af en ny statsbana från Uppsala rakt i nordvest till Storviks station å norra stambanan.

Enligt för oss tillgängliga uppgifter har banlinjen Uppsala—Krylbo—Storvik—Ockelbo 191 kilometers längd, linjen Uppsala—Gäfle—Ockelbo 152 kilometer. Det har framhållits, att denna senare linje skulle genom den kortare sträckningen i väsentlig mån förkorta vägen mellan hufvudstaden och det sig allt starkare utvecklande Norrland.

Den bana, som vi härmed vilja förorda till byggande af staten, är emellertid den förmånligaste såsom förbindelseled mellan hufvudstaden och Norrland. Sträckningen för en bana Uppsala—Gysinge—Storvik är 105 kilometer, alltså nära fem mil kortare än den nuvarande sträckningen öfver Krylbo och nära en mil kortare än sträckningen öfver Gäfle.

De kommuner i Uppsala och Västmanlands län, som genom en sådan statsbana skulle bli tillgodosedda med järnvägskommunikationer, ha under de senaste åren gjort mycket stora ansträngningar för att få enskild bana till stånd mellan Uppsala och Kerstinbo på Sala—Gysinge—Gäflebanan. Dessa ansträngningar synas emellertid ej ha några större utsikter att krönas med framgång, då deras resurser äro för små. Det är öfvervägande jordbrukssocknar med stora lågjordsmarker som inbjuda till omfattande odlingsföretag, hvaraf redan en del äro utförda. Dessa företag förutsätta emellertid stora samfälliga utgifter för vattenaftappningar och kanaliseringar, till hvilka lån upptagits. Räntor och amorteringar af dessa lån tynga befolkningen, så att dess förmåga att ikläda sig stora skulder för åstadkommande af en järnväg är begränsad. Å andra sidan är en järnväg genom dessa bygder ett oeftergiffligt villkor för att de skola komma i den blomstring, som deras naturliga förutsättningar ge en viss förhoppning om.

Ungefär samma förhållanden råda i de kommuner i Gästrikland, som skulle beröras af sträckningen mellan Gysinge och Storvik.

En statsbana Uppsala—Gysinge—Storvik skulle alltså ej blott göra en fortsättning med dubbelspårsanläggningarna från Uppsala åt Krylbo och Storvik öfverflödiga. Den skulle gifva en genare förbindelse mellan hufvudstaden och Norrland och den skulle gifva järnvägsförbindelse åt en trakt, som nu är i stort och trängande behof däraf.

Den fråga motionärerna här bragt på tal är ej ny.

Historik.

Redan 1856 hade den af Kungl. Maj:t tillsatta järnvägskommittén föreslagit byggande af norra stambanan öfver Uppsala till Gäfle, medan öfverste Ericson föreslog banans dragande öfver Uppsala och Sala till någon punkt på Gäfle—Dala-banan.

Vid 1862 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t, utgående från ett nytt förslag af en år 1862 tillsatt kommitté, att norra stambanan skulle byggas från Stockholm väster om Sigtunafjärden till Örsundsbro och Sevall, med en sidobana till Uppsala.

Rikets ständer beslöte emellertid att i enlighet med öfverste Ericsons förslag bygga banan öster om Sigtunafjärden till Uppsala.

1869 upptogs ånyo frågan om norra stambanans fortsättande, därvid sex hufvudförslag uppgjordes innefattande ej mindre än 31 olika stakningar. Bland hufvudförslagen ingick äfven den af motionärerna nu framförda linjen Uppsala—Gysinge—Storvik.

Hufvudsakligen för beredande af bättre trafik åt bergslagsdistrikten i Västmanland och södra Dalarne drogs linjen, med förbigående af de kortare sträckningar som föreslagits, från Uppsala öfver Sala och Krylbo till Storvik.

För bedömande af den föreliggande frågan har utskottet ansett sig först böra undersöka om från statsbanesynpunkt en dylik järnvägsanläggning kan anses nödig och nyttig, samt om det af motionärerna framhållna ortsbehovet kräver en dylik förbindelseleds byggande som statsbana. Rörande behovet för statsbanorna af en järnvägssträcka mellan Uppsala och Storvik gående så som motionärerna föreslagit, kan detta tänkas beroende af tvenne orsaker: trafikens, å nuvarande bana Uppsala—Krylbo—Storvik, utökning i sådan grad, att befintligt enkelspår ej längre förmår upptaga densamma, samt behovet af kortare förbindelseled mellan Stockholm och Norrland.

*Utskottets
yttrande.*

Af kungl. järnvägsstyrelsens berättelse för år 1909 tab. 19 framgår, att trafikintensiteten å de olika bansträckorna, Stockholm—Uppsala, Uppsala—Krylbo och Krylbo—Storvik, uttryckt i vagnaxelkilometer per bankilometer, förhåller sig enligt nedanstående:

Stockholm—Uppsala	331,240	vagnaxelkilometer
Uppsala—Krylbo	182,157	”
Krylbo—Storvik	286,253	”

eller i afrundade tal som 1,81 : 1 : 1,57, medan samma trafikintensitet uttryckt i tågakilometer pr bankilometer för de respektive bandelarna förhåller sig som

11,645 : 5,770 : 5,645 eller i runda tal som 2 : 1 : 0,98.

Häraf framgår att å linien Stockholm—Uppsala en mer än dubbelt så stor tågintensitet är rådande mot å linierna Uppsala—Krylbo och Krylbo—Storvik, medan å den senare de tåg som framföras innehålla flere vagnaxlar och, enligt hvad åberopade tabell i öfrigt visar, utgöras af större antal godsvagnar.

Enligt hvad utskottet inhämtat anses äfven behovet af ett dubbelspår å statsbanorna norr om Uppsala ej kunna sägas vara nära förestående, då den nuvarande trafikens utsträckning är sådan, att en utökning kan ske i afsevärd grad, hvarigenom det befintliga enkelspåret å linien Uppsala—Krylbo anses kunna fylla det behof, som torde uppstå, för en tid framåt af 10 till 15 år.

Härtill kommer, att byggandet af en ny bana Uppsala—Gysinge—Storvik, visserligen kan sägas komma att upptaga en del af den trafik, som nu äger rum å linien Uppsala—Krylbo—Storvik och därigenom otvifvelaktigt för en än längre tid framåt uppskjuta behovet af ett dubbelspår, men detta förhållande kan ej, som motionärerna synas förutsätta, för all framtid göra en dubbelspårsanläggning öfverflödigt. Så skulle en dylik bana endast i ringare grad inverka på trafiken å linien Krylbo—Storvik, hvars trafikökning på grund af godsförsändelser öfver Krylbo—Örebro med flere i Krylbo anslutna järnvägar ej kommer att beröras af ifrågavarande banas tillkomst.

Hvad åter beträffar den af motionärerna framhållna korta sträckning, som deras förslag skulle innebära, så är den af dem uppgifna längden Uppsala—Gysinge—Storvik, 105 km., afståndet *fågelvägen* mellan Uppsala och Storvik. Skulle en bana komma till utförande, torde det vara själfallet, att den ej kan byggas i en rak linie, utan, utöfver de krökar som orsakas af terrängförhållanden, äfven en del afvikningar måste göras från den raka linien för att banan samtidigt med fjärtrafiken äfven skall kunna tillgodose det ortsbehof, vid hvilket motionärerna själfva lägga sådan vikt. Enligt hvad utskottet inhämtat, torde banans längd snarare komma att uppgå till 115 km., hvarigenom vägförkort-

ningen blir c:a 10 km. mindre än den motionärerna angifva, men dock af en ej oväsentlig betydelse.

Motionärernas förslag innebär dock ej den absolut kortaste vägen till öfre Norrland, om man nämligen medtager i jämförelsen de af motionärerna berörda enskilda järnvägarna Uppsala—Gäffe och Gäffe—Ockelbo. Afstånden Uppsala—Ockelbo ställa sig nämligen enligt hvad utskottet inhämtat sålunda.

Uppsala—Krylbo—Storvik—Ockelbo	191 km.
Uppsala—Gysinge—Storvik—Ockelbo	153 ”
Uppsala—Gäffe—Ockelbo	152 ”

Ser man så till den ekonomiska sidan af saken, finner man af kungl. järnvägsstyrelsens berättelse för år 1909 att den nuvarande linien Stockholm—Uppsala—Krylbo—Storvik kostar i anläggning 41,097,449 kronor, hvilken summa för förräntning efter 3,8 procent fordrar ett öfverskott mellan inkomster och driftkostnader af 1,561,703 kronor. Enligt samma berättelse utgjorde emellertid öfverskottet år 1909 endast 135,457 kronor.

En ny statsbana efter den sträckning motionärerna föreslagit skulle med 34 kg. räls i byggnadskostnad draga en summa af omkring 8,900,000 kronor och med 40 kg. räls, hvilket torde böra komma till användning, omkring 9,200,000 kronor. Det kapital, som nedlagts mellan Stockholm och Storvik, skulle efter denna banas byggande hafva stigit till i rundt tal 50,000,000 kronor.

Den ökade trafik som denna nya bandel skulle medföra inskränker sig emellertid hufvudsakligen till lokaltrafiken. Då, som motionärerna anföra, koncession sökts å en enskild bana mellan Uppsala och Kerstinbo i närheten af Gysinge och således omfattande en afsevärd del af den sträcka den föreslagna statsbanan skulle passera, har utskottet inhämtat uppgifter rörande denna föreslagna bana. Det har därvid framgått, att den lokaltrafik som kunnat förutsättas måste beräknas så låg, att fråga uppstår, om ens den projekterade smalspåriga banan kan lämna tillräcklig afkastning, och dock beräknas denna bana endast kosta 32,000 kronor pr km., medan en statsbana beräknats till 80,000 kronor pr km.

Det torde häraf framgå, att det trafiktillskott en sådan statsbana skulle lämna ej på långt när kan tänkas räcka att täcka ränteökningen för kapitalutlägget, hvarför den redan förut dåliga dividenden för stats-

banorna Stockholm—Storvik skulle, efter en sådan banas tillkomst, ytterligare försämrats, och, huru beaktansvärd en dylik banas tillkomst än kan vara för ortsbehovet, har utskottet dock ej kunnat finna det samma vara af den beskaffenhet, att det ensamt kan motivera ett sådant ingripande från statens sida, som motionärerna föreslå.

På grund af hvad utskottet sålunda anført, hemställes,

att herrar Olssons i See och Anderssons i Stårte föreliggande motion ej må till någon Andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 28 februari 1911.

På utskottets vägnar:

TH. FÜRST.

Herr *Räf* och frih. *Fleetwood* hafva anhållit få antecknadt, att de ej deltagit i detta ärendes behandling inom utskottet.
