

**Nr 63.**

Af herr Rosén, om verkställande af utredning för ifrågasatt anläggning af järnväg från norra stambanan till inlandsbanan.

Behovvet af en järnväg från norra stambanan öfver Lycksele till inlandsbanan har redan erkänts. I den plan för bedrivande af statens järnvägsbyggnader under åren 1912—1918, som finnes intagen i Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 69 till 1911 års riksdag, har upptagits bland annat anläggning af en sådan tvärbana, hvilken ansetts böra påbörjas år 1915.

Till grund för denna plan ligger en genom järnvägsstyrelsens försorg verkställd undersökning och utredning för en tvärbana från Hällnäs till Lycksele och vidare till Kattisavan och Vilhelmina. En af Konungens befallningshafvande och chefen för generalstaben förordad sträckning med utgångspunkt från norra stambanan vid Lillmalsjön hade befunnits mindre lämplig, enär denna skulle förutsätta en föreningsstation på jämförelsevis kort afstånd från Hällnäs.

Genom Degerfors och Lycksele kommuners försorg har okulär undersökning, redan innan Hällnäslinjen påtänktes, verkställts för en sträckning af järnvägen från Tvärälunds station, om hvilken linje emellertid intet uttalande göres i järnvägsstyrelsens utlåtande, ehuru en sådan sträckning torde ur flera synpunkter böra föredragas. En af personer i Bjurholm och Örträsk föreslagen linje från Hörnsjö har järnvägsstyrelsen icke beaktat i annan mån än att styrelsen, ehuru icke ens okulär undersökning företagits, förklarar densamma olämplig. Icke heller har någon undersökning verkställts för den enda naturliga sträckningen från Lycksele mot inlandsbanan, nämligen utmed Umeå älfdal till Stensele, utan har järnvägsstyrelsen i stället framkastat förslag om banans framdragande från Kattisavan väster om Lycksele till Vilhelmina.

*Bihang till Riksdagens protokoll 1912. 3 saml. 24 häft. (Nr 63—64.)* 1

Vid fortsatt banbyggnad i Norrland torde det vara nödvändigt att frångå den princip, som vid norra stambanans anläggning följdes, nämligen att låta järnvägen genomlöpa hufvudsakligen obebyggda trakter. Utan tvifvel hade det varit riktigare och för framtiden ekonomiskt fördelaktigare att draga norra stambanan genom så många folkrika platser som möjligt, så långt detta låtit sig göra utan att järnvägens längd och anläggningskostnadens storlek afsevärdt ökats.

Då emellertid af de linjer, som föreslagits såsom lämpliga för den ifrågasatta tvärbans sträckning, Tvärålungs- och Hörnsjölinjerna genomlöpa bygder, som äro de utan jämförelse mest befolkade och i besittning af de rikaste utvecklingsmöjligheter i jordbrukshänseende, under det de båda andra framgå genom så godt som folktomma bygder, hvilka äfven ha ringa tillgång på odlingsbar mark, vill det synas som om järnvägsstyrelsen för sin del funne lämpligast att vid utarbetande af förslag till nya järnvägars sträckning låta afståndet vara det i första hand afgörande. Det bör dock ihågkommas, att norrländska järnvägar i främsta rummet böra hafva till uppgift att underlätta lokaltrafiken och tillgodose respektive orters behof af förbättrade kommunikationer, på samma gång deras ändamål är att bryta bygd och att förkorta de oerhörda afstånden mellan norra stambanan och lappmarken.

Departementschefen har enligt ofvannämnda kungl. proposition förklarat sig »icke beredd att i sakens nu föreliggande skick därom uttala ett slutgiltigt omdöme», men »vissa skäl hafva emellertid anförts för att en dylik tvärbana bör genom statens försorg anläggas», och departementschefen fann det därför riktigt, »att hänsyn därtill tages, då nu gäller att få en öfversikt öfver statens järnvägsbyggnader under de närmaste åren».

För oss är det uppenbart, att en järnväg från norra stambanan till inlandsbanan är absolut nödvändig och att den med allra första bör komma till stånd. Emellertid är det af största vikt att noggranna undersökningar verkställas om den lämpligaste sträckningen ej blott med hänsyn till afstånd och anläggningskostnad utan äfven med afseende å befolkningstäthet och de olika trakternas utvecklingsmöjligheter samt därmed sammanhängande inkomstberäkningar.

Då järnvägsbyggnaden i fråga enligt åberopade plan är afsedd att påbörjas år 1915, och det är af synnerlig vikt att en *allsidig* utredning förelägges Riksdagen innan beslut om denna anläggning fattas, få vi härmed föreslå,

att Riksdagen måtte besluta, att i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa, att det täcktes Kungl. Maj:t för ifrågasatt anläggning af järnväg från norra stambanan till inlandsbanan snarast möjligt låta verkställa undersökning och allsidig utredning jämväl med utgångspunkt från Tvärålund och Hörnsjö samt för sträckningen från Lycksele till inlandsbanan med anknytning vid Stensele.

Stockholm den 25 januari 1912.

*Gustav Rosén.*

---

### Nr 64.

Af herr **Almer**, *angående skrifvelse till Konungen i fråga om nedsättning i biljettpris vid resor å statens järnvägar för vissa sanatoriepatienter.*

Under det senaste årtiondet har staten på olika sätt uppträdt hjälpande och stödjande i kampen mot tuberkulosen. Den har anslagit medel som bidrag till uppförandet af tuberkulossjukhus, tuberkulossjukstugor och kustsanatorier; den anslår årligen driftkostnadsbidrag för att sätta mindre bemedlade och medellösa tuberkulöst sjuka i tillfälle att anskaffa sig en tillfredsställande vård. Den anslår medel till stipendier åt läkare för att bereda dessa tillfälle att utbilda sig särskildt med hänsyn till behandlingen af denna sjukdom. Lungsotssjukhusen och lungsotssanatorier ligga spridda kring hela landet, snart ett i hvarje län. Resorna till och från sanatoriet blifva härigenom ej vidare betungande för patienterna. Åtminstone blir kostnaden härför öfverkomlig. Annorlunda ställer sig förhållandet med patienter, som för sin hälsas återvinnande behöfva bevista kustsanatorierna, så godt som samtliga belägna vid västkusten. Resekostnaden blir här en faktor att räkna med, särskildt då det gäller patienter från norra och mellersta Sverige, och blir