

Nr 116.

Av herr **Dalberg**, om åvägbringande av utredning och kostnadsförslag rörande en statsbana Fors—Hosjö—Bollnäs.

Fastän Dalarne i allmänhet likställes med Norrland, så har dock staten ej byggt några järnvägar å den förra landsdelen såsom skett å den senare.

Många orter i Dalarne har dock lyckats själva bygga järnvägar, men ännu finnas orter, där det oaktat flera tiotal års strävan ej lyckats komma till något resultat. Och dock ha dessa för sin utveckling rätt att få järnvägar.

Länge har fråga om järnväg genom så stora socknar som Sundborn, Svärdsjö och Enviken samt Vika, Stora Skedvi och Husby varit före utan att få sin lösning.

I de förra socknarna har bildats bolag och tecknats ganska betydligt belopp ur en skogsmedelsfond. Men fastän det är meningen, att järnvägen skall byggas blott några mil, kan ej arbetet börjas med mindre mera aktie-teckning sker. Det betänkligaste är dock, att, då järnvägen blir så kort och endast för ortstrafik, den ej kan bära sig och lämna utdelning, vadan medlen som tecknats av skogsmedelsfonden ej kunna fylla sitt ändamål.

För att det skall bli gott resultat med järnvägen måste den bli så stor, att den kan få betydlig allmän trafik och den enda utvägen är då att få en järnväg genom alla de uppräknade socknarne och med förbindelse till annan järnväg åt båda hållen.

Om järnvägen bygges från Fors station å norra stambanan genom Garpenberg — där en mindre bibana inlöses — och därefter genom Husby, Stora Skedvi och Vika socknar till Hosjö, där den skär Gävle—Dala järnväg, och sedan fortsätter genom Sundborn, Svärdsjö och Envikens sock-

nar till Bollnäs, kan den såväl fylla ortens behov som ock vara för transport av varor till och från Norrland.

Men denna bana kan ortsbefolkningen ej mäktat bygga utan alltför stora uppoffringar. Det torde därför vara statens skyldighet att bygga järnvägen, då det är ett verkligt behov likafullt som på många orter i Norrland.

Det som särskilt talar därför är, att på flera järnvägslinjer, där det är stor trafik, har staten måst anlägga dubbelspår. Å linjen Krylbo—Bollnäs torde vara så livlig trafik, att det snart kan visa sig behövt att hava dubbelspår. Då den nu föreslagna nya linjen ej blir nämnvärt längre än å norra stambanan mellan Fors och Bollnäs, skulle det vara till mera nytta, om denna nya linje byggdes i stället för dubbelspår.

De socknar som järnvägen skulle genomgå äro ganska folkrika. Till sammans 26,367 invånare. Då järnvägen kommer att gå nära Falun, kan denna stad och socknen däromkring tagas med i beräkningen, vadan invånarantalet kan ökas till 45,000.

Socknarna hava såväl rika utvecklingsmöjligheter som mycket lantmannaprodukter att försända per järnväg. I synnerhet kommer järnvägen att bli till stor allmän nytta genom att skogsprodukterna i de stora skogarna mellan Enviken och Bollnäs kunna tillvaratagas. Alltmer blir det ett behov för järnbrukshanteringen att få träkol och från dessa skogar kunna sådana erhållas i riklig mängd, om järnväg finnes att frakta dem på.

Såsom ovan visats är intresset i orten för järnväg så stort, att genom en utredning god hjälp skulle kunna erhållas av respektive socknar för byggnadskostnaderna.

På grund härav får jag hemställa,

att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och kostnadsförslag till byggande av en statens järnväg Fors—Hosjö—Bollnäs.

Stockholm den 20 januari 1921.

Erik Dalberg.