

med de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 12 januari 1909 angifna grunder, användas till *anläggande af enklare vägar i Västerbottens läns öfre lappmark.*

Stockholm den 25 januari 1912.

E. F. Hellberg.

I motionen instämma:

W. Bäckström. Ad. Wiklund. F. Mörtzell. J. Rehn.

Nr 127.

Af herr **Hellberg m. fl.**, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t angående undersökning rörande viss sträckning af ifrågasatt järnväg mellan norra stambanan och 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 verkstälts 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.

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 tvärbanans sträckning, Tvärälunds- 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 ihåggkommas, 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 återopade 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, 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 Tvärälund och Hörnsjö samt för sträckningen från Lycksele till inlandsbanan med anknytning vid Stensele.

Stockholm den 25 januari 1912.

E. F. Hellberg. W. Bäckström. Ad. Wiklund. J. Rehn.

Nr 128.

Af herr **Hellberg m. fl.**, om *anläggning af järnväg från Umeå till Holmsund.*

I Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 69 vid 1911 års riksdag framlades en af kungl. järnvägsstyrelsen utarbetad plan för bedrifvande af statens järnvägsbyggnader under tiden 1912—1918, hvari upptages bland annat anläggning af statsbana Umeå—Holmsund.

Till en början erinras i den kungl. propositionen, som afsåg anläggning af den s. k. inlandsbanan, »hurusom 1895 års Riksdag beslutat anläggning af en bibana från norra stambanan vid Vännäs till Umeå och vidare till en ifrågasatt hamnplats vid Storsandskär i Umeå älf, att banan följande året blifvit färdigbyggd och öppnad för trafik