

Nr 262.

Av herrar **Öberg** och **Molin** i Dombäcksmark, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 142, angående statsbanebyggnader i Norrland.

I Kungl. Maj:ts proposition angående statsbanebyggnader i Norrland föreslås utförandet av nedanstående banor:

	Längd.	Kostnad.
1:o) Volgsjön—Gellivare med bispår till Malgomajsjön	499,8	31,580,000: —
2:o) Forsmo (Västerås)—Hoting	132,5	9,100,000: —
3:o) Hällnäs—Lycksele	63,0	4,600,000: —
4:o) Jörn—Avaviken	98,2	4,900,000: —
5:o) Umeå—Holmsund	16,0	1,200,000: —
Summa	809,5	51,380,000: —

Banan Volgsjön—Gellivare utgör, som bekant, fortsättning och avslutning av den så kallade Inlandsbanan, och motivet för dess anläggande är bland annat banans utomordentligt stora betydelse för rikets försvar. Uppenbarligen kommer den därjämte att kraftigt bidra till utvecklingen av de inre, hittills mindre tillgodosedda delarna av övre Norrland. För att den emellertid skall kunna fylla särskilt sistnämnda uppgift, fordras utan tvivel, att utfartsvägar från densamma åstadkommas dels till norra stambanan, dels till kusten. I fråga om den föreslagna fortsättningen av Inlandsbanan torde ingen egentlig meningsskiljaktighet förefinnas, men det är om sträckningen av tvärbanorna, som meningarna av helt naturliga skäl gå i sär.

De tvärbanor, som enligt den förebragta utredningen blivit närmare undersökta och i första rummet kunna ifrågasättas till utförande, äro söderifrån räknat:

- 1:o Forsmo (Västerås)—Hoting,
- 2:o Mellansel—Råsele,
- 3:o Hällnäs—Lycksele—Stensele,
- 4:o Jörn—Avaviken.

Kungl. järnvägsstyrelsen synes ifråga om den sistnämnda banan vara enig med sin särskilda sakkunnige i frågan, matematikern i kungl. styrelsen Sven Norrman, däri, att denna bana av en mängd vägande skäl bör komma till stånd, och häruti har Kungl. Maj:t instämt. Rörande sträckan Hällnäs—Stensele har Kungl. Maj:t stannat vid att tillsvidare föreslå betydligt under hälften, nämligen till Lycksele, men likväl under tydlig och given förutsättning, att linjen Lycksele—Stensele, som dock än ej är slutgiltigt undersökt, blir en naturlig konsekvens i framtiden.

Denna förutsättning sammanfaller också med den uppfattning, som Kungl. Maj:t tydligen har gemensam med kungl. järnvägsstyrelsen, nämligen att utom Jörn—Avaviken *två* söder därom belägna tvärbanor böra dragas, då i stället från många håll anses, att *en* sådan tvärbana vore för några tiotal år framåt fullt tillräcklig och i så ekonomiskt betungade tider som de nuvarande också av klokhet betingad. Denna utgångspunkt har heller icke varit för kungl. järnvägsstyrelsen på något sätt främmande, enär redan i dess utredning styrelsens sakkunnige uttalat, att »därest endast en tvärbana tänkes nu eller framdeles behöfelig, allmänna handelsintressen utpeka Mellansel—Råsele som den lämpligaste sträckningen».

Skulle denna uppfattning vinna behörigt beaktande, så skulle också hela tvärbanefrågan få den ekonomiskt bästa lösningen, ty i stället för Kungl. Maj:ts 19,800,000 kronor behövdes då endast 13,700,000 kronor, i det Mellansel—Råsele enligt den förebragta utredningen kostar 8,800,000 kronor och Jörn—Avaviken 4,900,000 kronor. Därmed skulle också följa en mera proportionerlig och planmässig indelning av kommunikationsruterna i här berörda trakter.

Då man har att taga ställning i frågan om de norrländska tvärbanorna, måste man göra klart för sig, vad man avser att vinna genom dessa tvärbanor. Svaret härpå kan ej gärna bli annat än att man vill *dels* erhålla bästa möjliga förbindelse från särskilt de mest utvecklingskraftiga trakterna kring Inlandsbanan och till kusten, och *dels* bäst möjligt tillgodose kravet på förbättrade kommunikationer för det mellan Inlandsbanan och norra stambanan belägna området. Samtidigt härmed måste tillses, att åt tvärbana icke gives en sådan sträckning, att därigenom föregripes tillkomsten framdeles av andra, också nyttiga banor.

Med beaktande av nämnda huvudsynpunkter måste en tvärbana från Mellansel till Råsele befinnas vara den, som har de största förutsättningarna och som därför först och främst bör komma till utförande.

Av bilagda utredning framgår, att ifråga om trafiken från kusten till Inlandsbanan och vice versa Råsele-banan har de gynnsammaste betingelserna, i det att å den långa sträckan från en punkt ungefär mitt emellan Stensele och Sorsele och till Ulriksfors denna trafik utan gensägelse bäst förmedlas över Råselebanan, ävensom att denna bana på ett tillfredsställande sätt tillgodoser trafiken i området mellan Inlandsbanan och norra stambanan. Denna bana skulle heller icke hindra tillkomsten av andra erforderliga banor, vilket däremot torde bli fallet med Forsmo—Hoting-banan, som måste anses föregripa den utredning, vilken pågår om utnyttjande av Ströms vattudals områden.

Men till förmån för sträckan Mellansel—Råsele finnas också andra vägande skäl, av vilka några må här i korthet beröras.

I Örnsköldsvik har statens järnvägar redan nu långa, goda kajer i omedelbar anslutning till sin bangård därstädes, och riksdagen har beviljat medel till avsevärda utvidgningar av dessa anläggningar. Redan nu försiggår till Örnsköldsvik en högst betydande import av kol för statsbanornas räkning, och när den planerade utökningen av kolkajen verkställts, kommer givetvis Örnsköldsvik att få än större betydelse som importhamn för statsbanornas kolförråd. Det ligger då i öppen dag, att det för trafiken på Inlandsbanan måste vara av den allra största vikt, att en gen förbindelseled finnes mellan Örnsköldsvik och Inlandsbanan.

En tvärbana Hoting—Forsmo (Västerås) skulle, som känt är, nödgas söka anslutning till den enskilda järnvägen Sollefteå—Härnösand för att kunna förmedla trafiken från Inlandsbaneområdet fram till hamn vid Bottniska viken. Denna omständighet skulle med all visshet hava till följd en ökning av fraktkostnaderna, vilken däremot ej ifrågakomme, om trafiken i sin helhet leddes över statsbana, såsom fallet skulle bli på sträckan Råsele—Mellansel—Örnsköldsvik. Man måste härvidlag allvarligt beakta den ytterst betydelsefulla omständigheten, att statsbanorna — när det gäller att åstadkomma den nödvändiga samtrafiken med den enskilda banan — kunna i fråga om villkoren för en dylik samtrafik råka i ett sådant beroende av det enskilda banintresset, att oöverskådliga ekonomiska konsekvenser bli en följd härav.

Sålunda torde med stor sannolikhet byggandet av en bana Hoting—Forsmo (Västerås) komma att framtvinga statsinlösen av nyssnämnda enskilda järnväg Sollefteå—Härnösand. Vilka kostnader en dylik inlösen skulle komma att åsamka statsverket, finnes icke någonstades i de

tvärbanefrågorna berörande officiella aktstyckena angivet eller ens antytt, men att summan skulle bli högst avsevärd, inses redan med hänsyn till bansträckans längd, 102 km. Banan ifråga är emellertid av sådan beskaffenhet, att såväl den som dess materiel — för att kunna på ett nöjaktigt sätt motsvara fordringarna för statsbanetrafik — måste undergå en genomgripande ombyggnad och förnyelse, som givetvis skulle, även den, kännbart beröra statskassan. Vid bedömandet av kostnaderna för en tvärbana Hoting—Forsmo (Västerås) böra alltså rätteligen medräknas jämväl kostnaderna för inlösen och ombyggande av Härnösand—Sollefteå järnväg.

Självfallet ökas tvärbanornas värde genom deras respektive möjligheter att leda trafiken till goda hamnar. Även i detta avseende tala fullgiltiga och starka skäl för sträckningen Mellansel—Råsele framför banan Hoting—Forsmo. Denna senare skulle nå hamn antingen i Nyland eller i Härnösand. På den förra platsen finnas emellertid ännu icke några hamnanläggningar, som skulle kunna någorlunda tillfredsställande motsvara den genom en tvärbana ökade trafiken, och de kostnader, en tidsenlig hamnanläggning i Nyland skulle kräva, har en i saken av kungl. järnvägsstyrelsens utredningsman åberopad auktoritet, lotskap-tenen i Gävle, förklarat sig »ej kunna ens närmelsevis precisera». Vad åter angår Härnösand, kan ej heller dess hamn — trots sin goda beskaffenhet — i nuvarande skick mottaga tvärbanetrafiken. Beträffande där-
emot Örnsköldsvik är dess hamn, såsom också fastslås i den av kungl. järnvägsstyrelsens sakkunnige verkställda utredningen, fullkomligt i stånd att utan nedläggande av ytterligare kostnader fylla de behov, som komme att göra sig gällande, om tvärbanetrafiken leddes dit. Hamnen är också den allra bästa. Särskilt torde böra påpekas i ett fall sådant som detta, hurusom Örnsköldsviks hamn på grund av sin naturliga beskaffenhet, form och läge erbjuder bättre lossnings- och lastningsanordningar än andra norrländska hamnar, som beröras av de olika tvärbane-projekten.

Av vad sålunda anförts och hosgående bilaga utvisar, anse vi för vår del framgå, att starka skäl förefinnas för byggandet i första hand av tvärbanan Mellansel—Råsele. Denna skulle nämligen — såsom redan inledningsvis påpekats — kunna på ett i allt väsentligt fullt tillfredsställande sätt fylla de behov av bättre kommunikationer, som beräknats tillgodosedda genom byggandet av de av Kungl. Maj:t godtagna sträckorna.

I fråga om en av dessa sträckor, Hällnäs—Lycksele—Stensele, har Kungl. Maj:t, huvudsakligast av ekonomiska skäl, icke ansett sig kunna

föreslå till utförande mer än delen Hällnäs—Lycksele. Samma skäl, som förestavat Kungl. Maj:ts beslut att nu låta anstå med byggandet av bandelen Lycksele—Stensele, synas oss tala för ett uppskov med byggandet av *hela* denna tvärbana, desto mera som — enligt vad här förut framhållits — sistnämnda banas funktioner skulle till mycket stor del kunna fyllas av Mellansel—Råsele-banan. Med ett undanskjutande för närvarande av jämväl den av Kungl. Maj:t föreslagna banan Hällnäs—Lycksele synas också alla egentligen bärande skäl för byggande av banan Umeå—Holmsund förfalla.

Med stöd av vad sålunda anförts, få vi härmed vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte — med avslag å Kungl. Maj:ts proposition i vad den avser byggande av banorna Forsmo—Hoting, Hällnäs—Lycksele och Umeå—Holmsund — besluta,

dels att bygga en tvärbana Mellansel—Råsele för en beräknad anläggningskostnad av 8,800,000 kronor,

dels ock att för år 1917 anvisa 1,000,000 kronor för påbörjande av arbetena å sagda tvärbana.

Stockholm den 13 april 1916.

C. J. Öberg.

Emil Molin,
Dombäcksmark.

Anm. Bilagan till denna motion är lika lydande med den som fogats vid motionen nr 103 i första kammaren, av herr Gerhard Magnusson.

