

Nr 187.

Ankom till riksdagens kansli den 1 juni 1917 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsbanebyggnader i Norrland ävensom i ämnet väckta motioner.
(4:e avd.)

I den till riksdagen den 13 januari 1917 avlåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov har Kungl. Maj:t under titel »utgifter för kapitalökning, statens affärsverksamhet» beträffande statens järnvägar föreslagit riksdagen att i avbidan å den proposition, som kunde komma att avlätas angående byggande av tvärbanor mellan norra stambanan och inlandsbanan m. m., för ändamålet för år 1918 beräkna ett anslag, att utgå av lånemedel, av 1,000,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en den 4 april 1917 avlåten, till statsutskottet hänvisad proposition, nr 221, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit riksdagen

1:o) att besluta, att inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare skall å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas förbi Avaviken och Gangsjajaure i huvudsaklig enlighet med vad i statsrådsprotokollet angivits,

2:o) att, under förbehåll att de i statsrådsprotokollet beträffande varje särskild bana omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttagas samt med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om banornas sträckning, besluta

dels anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo å linjen Långsele—Selsjön av norra stambanan till Hotings station å inlandsbanan, för vilken tvärbana, i dess sträckning längs den så kallade Åkvisslanlinjen, anläggningskostnaderna med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknats till 8,700,000 kronor,

dels anläggande av en bibana från Hällnäs station å norra stambanan till Lycksele för en med tillämpning av nyssberörda grunder beräknad anläggningskostnad av 4,600,000 kronor,

dels anläggande av en tvärbana från Jörns station å norra stambanan till Avaviken vid inlandsbanan för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 4,900,000 kronor,

dels ock anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelsespår till en blivande hamn utanför Holmsund för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor, samt

3:o) att för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, för påbörjande av arbetena å tvärbanan Forsmo—Hoting.

Beträffande utredningen i ärendet tillåter sig utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I anledning av förevarande proposition har inom riksdagen väckts och till utskottet hänvisats följande motioner, nämligen inom första kammaren nr 135 av herr *H. Fahlén m. fl.*, nr 142 av herr *U. Holm*, nr 143 av herr *G. Rosén*, nr 147 av herrar *C. G. T. Wickman* och *O. H. Waldén* och nr 148 av herr *G. G. Magnusson* samt inom andra kammaren nr 412 av herr *A. Schotte m. fl.*, nr 443 av herr *K. Karlsson* i Mo, nr 448 av herrar *C. J. Öberg* och *E. Molin* i Dombäcksmark och nr 449 av herr *V. Rydén* i Malmö.

I sina berörda motioner hava herrar Fahlén m. fl. och Schotte m. fl. sammanstämmande hemställt till riksdagen

1:o) att besluta, att inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivara skall å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas förbi Avaviken och Gangsjajaure i huvudsaklig enlighet med vad i statsrådsprotokollet till propositionen nr 221 angivits;

2:o) att, under förbehåll att de i nämnda statsrådsprotokoll beträffande varje särskild bana omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttagas samt med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om banornas sträckning, besluta,

dels anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo å linjen Långsele—Selsjön av norra stambanan till Hotings station å inlandsbanan, för vilken tvärbana, i dess sträckning längs den så kallade Åkvisslanlinjen, anläggningskostnaderna med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknats till 8,700,000 kronor,

dels anläggande av en tvärbana i Vindelälvens och Umeälvens dalgångar från Hällnäs station å norra stambanan över Lycksele till Stensele för en med tillämpning av nyssberörda grunder beräknad anläggningskostnad av 11,150,000 kronor,

dels anläggande av en tvärbana från Jörns station å norra stambanan till Avaviken vid inlandsbanan för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 4,900,000 kronor,

dels ock anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelsepår till en blivande hamn utanför Holmsund för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor, samt

3:o) att för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, för påbörjande av arbetena å tvärbanan Forsmo—Hoting.

Vidare hava herrar Holm och Karlsson sammanstämmande hemställt,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts ovan berörda proposition nr 221 i vad densamma avser byggandet av en tvärbana Hoting—Forsmo (Långsele) samt att riksdagen därvid måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om erforderlig ytterligare utredning och förslag angående byggande av tvärbana Ulriksfors—Långsele.

Likaledes hava herr Magnusson samt herrar Öberg och Molin i likalydande motioner hemställt,

att riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition angående statsbanebyggnader i Norrland, måtte besluta att bygga tvärbanan Mellansel—Råsele, för vilken tvärbana anläggningskostnaderna med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialprisen beräknats till 8,800,000 kronor, samt för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, för påbörjandet av arbetena å sagda tvärbana, ävensom

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förnyad utredning av det tvärbanesystem som innefattar Jörn—Avaviken eller annan lämplig anknytningspunkt vid inlandsbanan, Hällnäs—Lycksele—Stensele samt Långsele—Ulriksfors med kompletterande bibanor och för riksdagen snarast möjligt framlägga de byggnads- och kostnadsplaner, vartill utredningen kan leda.

Herr Rosén har i motionen nr I: 143 föreslagit,

att riksdagen måtte besluta bifalla propositionen nr 221 med den ändring

a) att anläggandet av bibanan Umeå—Holmsund förutsättes komma att verkställas under åren 1918—1920, och att därför för år 1918 anvisas 250,000 kronor;

b) att beträffande bibanan Lycksele—Hällnäs nu icke måtte avgöras rörande vid vilken station nämnda banas anslutning till norra stambanan skall ske, utan att riksdagen 1918, efter det förnyad utredning därom kommit till stånd, måtte sättas i tillfälle att ånyo pröva denna fråga och därom fatta definitivt beslut.

Herrar Wickman och Waldén hava i motionen nr 147 hemställt, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 221, i vad denna avser tvärbaneförslaget Forsmo—Hoting,

samt att riksdagen måtte anhålla om föranstaltande på lämpligt sätt av en förnyad allsidig omprövning av alternativförslagen Långsele—Ulriksfors och Forsmo—Hoting, innan denna fråga ånyo förelägges riksdagen.

Slutligen har herr Rydén i motionen nr 449 hemställt,

1:o) att riksdagen ville besluta, att inlandsbanan skall å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas förbi Kasker i huvudsaklig överensstämmelse med därom av järnvägsstyrelsen uppgjort förslag;

2:o) att riksdagen ville besluta, under de förbehåll beträffande villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera, som innehållas i statsrådsprotokollet över civilärenden den 4 april 1917 och med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om banornas sträckning,

dels anläggande av en tvärbana mellan Jörns station å norra stambanan och Gubblijaure å den föreslagna inlandsbanesträckningen inom Arjeplougs socken, för vilken tvärbana beräknats en anläggningskostnad av 8,180,000 kronor,

dels anläggande av en tvärbana från Hällnäs station å norra stambanan till Stensele å inlandsbanan, för vilken bandel beräknats en anläggningskostnad av 11,150,000 kronor,

dels ock anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelse-spår till en blivande hamn utanför Holmsund för en med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor;

3:o) att riksdagen ville för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, för påbörjande av arbetena å tvärbanan Jörn—Gubblijaure;

4:o) att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om fullständig utredning och därpå grundat förslag till anläggande av tvärbana mellan Långsele station å norra stambanan och Ulriksfors station å inlandsbanan samt mellan Mellansels station å norra stambanan och Råsele å inlandsbanan.

Beträffande vad motionärerna anført till stöd för de av dem gjorda framställningarna får utskottet hänvisa till motionerna.

Beträffande först sträckningen av inlandsbanan mellan Sorsele och Jokkmokk hava visserligen ej mindre än fem olika alternativa förslag utarbetats, men lärer valet ej kunna stå mellan flera än två av dessa, nämligen den av Kungl. Maj:t föreslagna linjen över Avaviken och Gangsjajaure samt den av herr Rydén förordade linjen över Kasker. Väljes den förstnämnda linjen bör en tvärbana från Jörn ansluta till inlandsbanan vid Avaviken. Enligt den senare huvudbanesträckningen skulle tvärbanan ansluta antingen vid Gubblijaure eller vid V. Vuojjaure.

Utskottets
yttrande.
Inlandsbanan
mellan Sorsele
och Jokk-
mökk.

Den vägförkortning, som inlandsbanans framdragande över Kasker i stället för över Avaviken skulle innebära, är enligt utskottets uppfattning av stor betydelse. Särskilt skulle detta bliva fallet, om den kraftiga utveckling av industrien i översta Norrland, på vilken man allmänt hoppas, kommer till stånd. Det torde nämligen då snart nog kunna uppstå fråga att på inlandsbanan överflytta avsevärda delar av den trafik, som eljest skulle belasta bandelen Kiruna—Svartön och norra stambanan.

Det måste ock anses vara av stor vikt, att inlandsbanan framdrages så långt västerut, att de inre delarna av Lappmarksområdet kunna få full nytta av järnvägen. Detta önskemål tillgodoser linjen över Kasker — som ju är den ursprungligen tänkta sträckningen — avsevärt bättre än Avavikslinjen. Detta beror framför allt därpå, att järnvägen över Kasker kommer att omedelbart beröra, icke blott Uddjaurs och Storavans utan även Hornavans vattensystem. Särskilt detta sistnämnda berör ju mycket stora områden, vilkas utvecklingsmöjligheter böra vederbörligen tillvaratagas.

Vid bedömandet av den förevarande frågan får man enligt utskottets förmenande ej taga hänsyn allenast till de nu rådande förhållandena. Om man endast tager dessa senare i beräkning, kan måhända linjen över Avaviken befinnas äga vissa företräden. Men lägger man den synpunkten på frågan, att man i största möjliga mån bör tillgodose jämväl de krav, som i framtiden torde komma att göra sig gällande, då synes linjen över Kasker vara så överlägsen Avavikslinjen, att den högre engångskostnaden för den förra linjen jämte bibana blir av underordnad betydelse. Vad driftkostnaderna angår lärer det för närvarande, då man saknar möjlighet att med visshet beräkna trafikens storlek å inlandsbanan och tvärbanan från denna till Jörn, icke kunna göras några bestämda påståenden angående de olika linjernas årskostnader.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet förorda, att inlandsbanan från Sorsele till Jokkmokk framdrages över Kasker.

Att en tvärbana från Jörn till inlandsbanan bör anläggas, torde få anses allmänt erkänt. Vad beträffar sträckningen av denna tvärbana,

Tvärbana
Jörn—
Gubblijaure.

skulle väl vissa hänsyn till befolkningen i trakterna närmast söder och väster om Storavan kunna anses tala för den av järnvägsstyrelsen alternativt förordade sträckningen till V. Vuojjaure. För sträckningen över Gubblijaure tala emellertid som det vill synas ännu starkare skäl. Dels skulle genom en sådan linje en god utfartsväg erhållas från inlandsbanans nordligaste delar till havet över Skellefteå. Dels skulle denna sträckning nå de ur skogssynpunkt bästa områdena vid Avavikslinjen. Vad särskilt angår invånarne i trakten kring Sorsele skulle dessa, därest — såsom utskottet nedan förordar — den ifrågasatta bibanan över Lycksele utsträckes till Stensele, över sistnämnda bana få en utfartsväg till havet, som visserligen vore något längre än den över Avaviken till Skellefteå men som i stället träffade en längre söderut och fördenskull gynnsammare belägen hamnstad, som dessutom är residensstad för det län, till vilket Sorsele hör.

Beträffande tidpunkten för tvärbanans utförande ansluter sig utskottet till herr Rydén's förslag, att banan bör byggas i omedelbart samband med inlandsbanan. Arbetena å sistnämnda bana torde emellertid icke under 1918 nå så långt, att anslag för tvärbanans påbörjande behöver uppföras å 1918 års riksstat.

Tvärbana
Hällnäs—
Stensele.

Vidkommande härefter frågan om byggande av en tvärbana mellan norra stambanan och inlandsbanan över Lycksele har utskottet funnit en sådan bana vara väl motiverad. I enlighet med vad som föreslagits i de av herrar Fahlén m. fl., Schotte m. fl. samt Rydén väckta motionerna har utskottet ansett, att beslut om banans framförande till Stensele omedelbart bör fattas. Arbetena å bandelen Lycksele—Stensele böra emellertid enligt utskottets mening icke bedrivas hastigare än som beräknats i järnvägsstyrelsens byggnadsplan av den 7 mars 1917.

Beträffande lämpligaste platsen för den ifrågavarande tvärbanans anknötning till norra stambanan — vid Hällnäs eller Tvärålund — har herr Rosén ansett ytterligare utredning erforderlig. Det har emellertid syntts utskottet, att den redan förebrakta utredningen är så fullständig, att något uppskov med frågans avgörande ej kan anses påkallat. Utredningen ger enligt utskottets uppfattning vid handen, att om än de båda linjerna torde vara tämligen likvärdiga i avseende å fördelarna för de olika trakternas befolkning, det ur allmänna synpunkter förefinnas avgörande skäl för att välja sträckningen över Hällnäs. Framhållas må dessutom, att, såsom ock departementschefen uttalat, en bana från Tvärålund i högsta grad komme att försvåra en rationell lösning av järnvägsfrågan för Öreälvdalen, som av järnvägsstyrelsen angivits äga goda för-

utsättningar för att i framtiden erhålla egen järnväg. Utskottet har alltså i förevarande avseende ansett sig böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag.

Mot förslaget om anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund har utskottet intet att erinra. Däremot har utskottet icke funnit tillräckliga skäl anförda för att, på sätt herr Rosén föreslagit, påbörja byggandet av denna bana redan under år 1918.

Bibana
Umeå—Holmsund.

I fråga om tvärbanebyggandet å området mellan banan Hällnäs—Stensele samt statsbanelinjen Bräcke—Östersund hava mycket delade meningar gjort sig gällande. Till Kungl. Maj:ts förslag om byggande av en tvärbana Forsmo—Hoting ansluta sig de av herrar Fahlén m. fl. samt Schotte m. fl. väckta motionerna. I de övriga, denna fråga omfattande motionerna har yrkats avslag å förslaget om beslut rörande byggnad av banan Forsmo—Hoting. Förnyad utredning angående nämnda bana samt den med densamma närmast konkurrerande sträckningen Långsele—Ulriksfors har påyrkats i den av herrar Wickman och Waldén väckta motionen. Om ytterligare utredning angående den sistnämnda sträckningen har hemställts av herrar Holm och Karlsson i Mo. I de av herrar Magnusson samt Öberg och Molin väckta motionerna har yrkats, att en tvärbana Mellansel—Råsele omedelbart måtte beslutas, samt att frågan om tvärbanan Långsele—Ulriksfors — liksom tvärbanespörsmålet i dess helhet — ånyo måtte utredas. Slutligen har herr Rydén i nu omhandlade hänseende hemställt om fullständig utredning rörande sistberörda båda banor.

Tvärbana
Forsmo—
Hoting.

Att nu fastställa en slutgiltig plan för tvärbanenätet å ifrågavarande område läser icke vara möjligt. Samtliga de ifrågasatta tvärbanorna erbjuda var för sig vissa fördelar, och i den mån utvecklingen och tillgodogörandet av Norrlands rika naturtillgångar fortgå uppstå självfallet nya behov av kommunikationsleder. En järnväg Långsele—Ulriksfors genom Faxeälvens dalgång med anslutning till Strömsvattnets vidsträckt sjösystem och berörande Strömsunds framåtgående samhälle synes utskottet äga goda naturliga betingelser. Likaledes finner utskottet det genom järnvägsstyrelsens utredning klart ådagalagt, att en järnväg genom de rikt utvecklingsmöjliga älvdalar, som beröras av linjen Forsmo—Hoting, har starka skäl för sig. Och för en järnväg, som förbinder Vilhelmina och Åsele socknar med havet, hava enligt utskottets uppfattning ävenledes välgående skäl anförts. Valet mellan dessa olika sträckningar skulle vara ganska svårt att träffa, därest ett sådant val för all

framtid skulle utesluta förverkligandet av övriga tvär- och bibaneförslag. Då emellertid sannolikheten talar för, att i en framtid flera tvärbanor komma att visa sig erforderliga, synes det utskottet, att frågan nu snarare gäller den ordning, i vilken tvärbanor i mellersta Norrland böra komma till utförande, än det slutgiltiga ordnandet av hela tvärbanesystemet inom samma område.

Under nu berörda förhållanden har utskottet måst låta de statsfinansiella synpunkterna bliva de avgörande. Det har därför synts utskottet nödvändigt att under nuvarande brydsamma läge begränsa tvärbanebyggandet söder om linjen Hällnäs—Stensele till *en* bana. Den sträckning, som under dessa omständigheter bör väljas, är otvivelaktigt den av Kungl. Maj:t förordade linjen Forsmo—Hoting, som framlöper mera centralt inom området än någon av de andra alternativa linjerna och som träffar en avsevärt större befolkning, samtidigt som den med hänsyn till vattenkraftens utnyttjande skulle få den största betydelsen för industrins utveckling.

Då alltså i och för sig starka skäl tala för byggande av tvärbanan Forsmo—Hoting samt denna banas anläggande ej behöver utgöra hinder för en fortsatt, ändamålsenlig utveckling av tvärbanesystemet, har utskottet funnit sig böra biträda förslaget om denna banas anläggande samt om anvisande för år 1918 av 1,000,000 kronor till banbyggets påbörjande.

Vid det förhållandet, att utskottet ansett tvärbanebyggandet å förevarande område tills vidare böra begränsas till banan Forsmo—Hoting, har utskottet givetvis icke funnit anledning tillstyrka de väckta förslagen om utredning av tvärbanesträckningarna Mellansel—Råsele samt Långsele—Ulriksfors.

I enlighet med vad ovan anförts, får utskottet hemställa,

1:o) att riksdagen må

a) besluta, att inlandsbanan skall å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas förbi Kasker i huvudsaklig överensstämmelse med därom av järnvägsstyrelsen uppgjort förslag;

b) under de förbehåll beträffande villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera, som innehållas i statsrådsprotokollet över civilärenden den 4 april 1917 och med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om banornas sträckning, besluta anläggande av en tvärbana mellan Jörns station å norra

stambanan och Gubblijaure å inlandsbanan, för vilken tvärbana med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknats en anläggningskostnad av 8,180,000 kronor,

c) under i mom. b) angivna för behåll, besluta anläggande av en tvärbana från Hällnäs station å norra stambanan till Stensele vid inlandsbanan för en med tillämpning av nyssberörda grunder beräknad anläggningskostnad av 11,150,000 kronor,

d) under i mom. b) angivna för behåll, besluta anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelse-spår till en blivande hamn utanför Holmsund för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor,

e) under i mom. b) angivna för behåll, besluta anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo å linjen Långsele—Selsjön av norra stambanan till Hotings station å inlandsbanan, för vilken tvärbana, i dess sträckning längs den så kallade Åkvisslanlinjen, anläggningskostnaderna med tillämpning av ovan nämnda grunder beräknats till 8,700,000 kronor,

f) för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor för påbörjande av arbetena å tvärbanan Forsmo—Hoting;

2:o) att de av herrar Fahlén m. fl., Holm, Rosén, Wickman och Waldén, Magnusson, Schotte m. fl., Karlsson i Mo, Öberg och Molin i Dombäcksmark samt Rydén i Malmö i ämnet väckta motionerna må anses besvarade med vad utskottet ovan under punkt 1:o) hemställt.

Beträffande sättet för anskaffande av ifrågavarande anslagsmedel kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande.

Stockholm den 1 juni 1917.

På statsutskottets vägnar:

AXEL EKMAN.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar *O. M. Strömberg, S. H. Kvarnzelius, H. F. Lamm, G. M. H. Ekelund, J. Nilsson, C. G. Ekman, O. Bergqvist, A. C. Lindblad, I. E. G. Svensson, A. Pers, J. L. Widell* och greve *N. F. Posse* samt
från andra kammaren: herrar *A. Ekman, F. V. Thorsson, H. Andersson* i Skivarp, *K. V. Rydén* i Malmö, *J. B. Eriksson* i Grängesberg, *E. A. Nilson* i Örebro, *A. Wiklund, A. Anderson* i Råstock, *A. R. Lundblad, J. Olofsson* i Digernäs, *K. O. Strid* och *S. E. J. Lübeck*.

Reservation:

av herr *A. C. Lindblad*.
