

## Nr 10.

Av herr **Enhörning**, om verkställande av undersökning för anläggande av en järnbana Ytterhogdal—Östavall.

Sedan statsbanan Sveg—Brunflo fullbordats och vid vilken tid även kan påräknas, att de av staten övertagna Mora—Vänern och Orsa—Svegbanorna blivit satta i det skick, att deras trafikförmåga icke nämnvärt understiger den först nämndas, har en snabb förbindelseled ordnats från Vänern till mitten av vårt land. Att denna trafikled bliver av än större betydelse för övre Norrland, sedan den anknutits till västra stambanan eller Västgötabanan (såvida denna senare utbygges till normal spårvidd), varigenom direkt järnvägsförbindelse erhålles med vårt lands största västerhavshamn, torde ligga i öppen dag.

Av de samhällen i Norrland, vilka komma att draga en avsevärd nytta av denna trafikled, är det stora flertalet beläget längs övre och mellersta delen av Bottniska viken och torde ett skärskådande av de järnvägs-länkar, vilka leda dit, här vara på sin plats. Härvid dock att märka, att jag utgår från norra stambanan som den pulsåder, vilken har att i första hand mottaga den trafik, som skall utmynna vid omskrivna ställen.

De länkar, som vid tiden för statsbanans Sveg—Brunflo öppnande för trafik sålunda finnas mellan en järnväg Vänern—Brunflo och Norra Stambanan, äro Brunflo—Bräcke samt Orsa—Bollnäs—Bräcke. Tages Orsa som utgångspunkt för ett bedömande av väglängderna i båda fallen, så bliva de respektive 35,6 och 31,6 mil, varav följer, att omhandlade trafik skulle komma att som hittills gå över Bollnäs. Då emellertid delen Bollnäs—Ånge redan torde få anses i transportförmåga vara fullt belastad, så måste den ökning i trafik, som givetvis kommer att uppstå efter Mora—Vänernbanans ombyggnad, föranleda dyrbara utvidgningar å delen i fråga.

Tanken ligger därför nära till hands att söka nya vägar, på vilka

det skulle ställa sig förmånligare att föra fram denna trafik, och synes en järnväg mellan Ytterhogdal å den under byggnad varande statsbanan Sveg—Brunflo och Östavall komma att mycket väl fylla sagda ändamål.

Från statens synpunkt torde icke möjlighet förefinnas att annorstädes förlägga en tvärbana, som bättre än just den nu föreslagna lämpar sig för transitering av gods från sydöstra Sverige till norra stambanan och vice versa.

Genom anordnande av denna förbindelseled kommer avståndet mellan Orsa och Bräcke att utgöra endast 27,6 mil. Anläggningskostnaden av en bana Ytterhogdal—Östavall torde icke mycket överskrida utgifterna för de utvidgningar å delen Bollnäs—Östavall som erfordras, ifall icke omskrivna bana kommer till stånd. Dessutom erhålles härigenom en förmånligare kapitalökning och större nationalekonomisk vinst för landet, för att icke förbigå fördelen av att nya trakter av detsamma komma i åtnjutande av järnvägsförbindelse, skapande möjligheter för frambringande av än flera värden.

Jag får på grund härav vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla att åt dess järnvägsstyrelse uppdrages verkställande av undersökning av en bana Ytterhogdal—Östavall att under året utföras, samt att riksdagen härför ställer ett belopp av 15,000 kronor till kungl. järnvägsstyrelsens förfogande.

Stockholm den 15 januari 1919.

*E. A. Enhörning.*

Häruti instämma:

*Fritz Kaijser.*

*Henric Öhngren.*