

Nr 112.

Ankom till riksdagens kansli den 9 maj 1919 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion om verkställande av undersökning för anläggande av en järnväg Ytterhogdal—Östavall.
(4:e avd.)

Uti en inom första kammaren väckt motion (nr 10), vilken för förberedande behandling hänvisats till statsutskottet, har herr *E. A. Enhörning* hemställt, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla att åt järnvägsstyrelsen 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 järnvägsstyrelsens förfogande.

Till stöd för sin framställning har motionären anfört följande:

»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 järnvägslänkar, 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

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 6 saml. 54 häft. (Nr 112—113.) 1

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.»

Beträffande förevarande motion har utskottet erhållit från järnvägsstyrelsen i vederbörlig ordning införskaffat yttrande, vilket fogats såsom bilaga till detta utlåtande (bil. 1).

Under återopande av de skäl, som av järnvägsstyrelsen i sagda yttrande anförts, får utskottet hemställa,

att herr Enhörnings förevarande motion icke må
av riksdagen bifallas.

Stockholm den 9 maj 1919.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzélius, O. M. Strömberg, H. F. Lamm, O. Bergqvist, C. G. Ekman, H. G. W. Wrangel, A. Pers, J. L. Widell, E. A. Hallin, C. I. Asplund och C. A. Stålberg samt

Från andra kammaren: herrar J. B. Eriksson i Grängesberg, J. Olofsson, N. A. Nilsson i Kabbarp, A. Wiklund i Brattfors, O. H:son Waldén, S. Benqt son i Norup, P. B. Nilsson i Landeryd, J. Erlansson, J. Jönsson i Slätåker, O. Mossberg, O. Nilsson i Örebro och K. A. W. Björck.

Bilaga 1.

Till Riksdagens Statsutskott.

I skrivelse den 14 sistlidne februari har statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet anbefallt järnvägsstyrelsen att till statsutskottet avgiva begärt yttrande över bland annat en inom första kammaren av herr Enhörning väckt motion nr 10 om verkställande av undersökning för anläggande av en järnbana Ytterhogdal—Östavall.

Med anledning härav får styrelsen anföra följande. För att kunna bedöma, huruvida undersökning för ifrågavarande bansträckning bör verkställas på statsverkets bekostnad eller icke, vore det lämpligt att dessförinnan föreläge en åtminstone approximativ utredning angående den trafik, som kan vara att förvänta på en sådan bana, varav kunde framgå i vad mån det trafikbehov, som den skulle tjäna, är av större allmänt intresse eller av mera lokal betydelse. Sådan utredning föreligger emellertid icke. Styrelsen kan därför för närvarande icke avgöra i vad mån banans byggande kan utgöra ett statsintresse eller bör anses mera representera ett ortsintresse för befordrande bland annat av Sundsvalls handel med Härjedalen.

På grund av det sagda vill styrelsen uttala, att styrelsen visserligen icke vill motsätta sig att ifrågavarande undersökning verkställas på statsverkets bekostnad, men, då för närvarande icke kan påvisas, att banan skulle kunna fylla ett direkt statsintresse och enär ännu för lång tid framåt statens byggnadsverksamhet torde böra inriktas på flera andra redan beslutade eller ifrågasatta banor, vilka representera ett mera påtagligt och större statsintresse än den nu omhandlade banan mellan Ytterhogdal och Östavall, så anser sig styrelsen böra avstyrka bifall för närvarande till motionen ifråga.

Stockholm den 8 april 1919.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

AXEL GRANHOLM.

A. B. Gärde.

1950

1951