

## Nr 449.

Av herr **Rydén** i Malmö, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 221, angående statsbanebyggnader i Norrland.

När 1916 års riksdag beslutade färdigbyggandet av Inlandsbanan men lämnade sträckningen mellan Sorsele och Jockmock oavgjord, berodde detta i främsta rummet på tveksamhet om lämpligheten av att gå den stora omvägen omkring Storavan förbi Avaviken i stället för den raka vägen över Kasker. I den proposition nr 221 till innevarande års riksdag, däri frågan om statsbanebyggnader i Norrland på nytt framföres, har Kungl. Maj:t återigen föreslagit Inlandsbanans sträckning förbi Avaviken. Därmed får Inlandsbanan en avsevärt större längd än enligt den s. k. Kaskerlinjen. Skillnaden utgör, därest Gangsjajauresträckningen väljes, 28 km., och därest linjen framdrages över Jäkna-jaure 32 km. Det ligger i öppen dag, att en sådan förlängning av själva längdbanan måste anses synnerligen betänklig både ur anläggnings- och driftkostnadssynpunkt. Anläggningskostnaden beräknas med ungefär en och en halv million kronor överstiga den summa, som är erforderlig för Kaskerlinjens byggande. Läggas därtill, att vartenda tåg, som skall passera Inlandsbanan mellan Gällivare och orter söder om Sorsele, har att tillryggalägga cirka 30 km. längre vägsträcka, om järnvägen drages förbi Avaviken i stället för över Kasker, så framgår det ännu tydligare vilka starka betänkligheter som ur ren driftkostnadssynpunkt måste resa sig mot Avavikslinjen.

Ännu betänkligare synes mig Kungl. Maj:ts förslag att avvika från den ursprungliga Kaskersträckningen ur den synpunkten, att Inlandsbanan genom den stora kröken åt öster runt Storavan kommer att i viss mån frångå hela det program, som Inlandsbanan från början representerade. Meningen var ju att framdraga Inlandsbanan så, att de stora

fjällsocknarna i inre Lappmarken skulle erhålla förhållandevis goda kommunikationer, och banan skulle därjämte på lämpligast möjliga sätt beröra de stora sjösystemen i inre Lappmarken. Detta program har konsekvent fullföljts ända tills man kommer förbi Sorsele. Den norr därom belägna Stora Arjeplougs socken — till yttinnehållet närmast jämförlig med hela Skåne — åter, skulle komma att behandlas på ett synnerligen styvmoderligt sätt, i det att järnvägen endast skulle beröra en ytterkant av socknens östligaste del. Avståndet från Arjeplougs kyrkby till närmast tänkbara järnvägsstation — detta under den ovissa förutsättningen att en ny ännu icke ens stakad landsväg kommer till stånd — kommer att bli cirka 4 mil, och för de 1,223 ovan odlingsgränsen bosatta sockeninbyggarna komma avstånden till järnvägen att bli flerdubbelt större. Under sådana förhållanden är det icke underligt, att Arjeplougs befolkning med stora bekymmer ser sina berättigade förhoppningar om en för sig gynnsam sträckning av Inlandsbanan hotade.

Även med avseende på Avavikslinjens sträckning i förhållande till det stora sjösystemet Hornavan—Uddjaure—Storavan ställer sig densamma avsevärt ogynnsammare än den ursprungligen planerade linjen över Kasker. Nivåskillnaden emellan Uddjaure och Storavan är visserligen så obetydlig, att en uppränsning av Kaskerströmmen utan allt för stora kostnader kan möjliggöra en fullt tillfredsställande sammanhängande sjöfart på dessa båda sjöar, och kunna följaktligen dessa båda ur trafiksynpunkt närmast betraktas såsom ett sammanhängande vatten, vilket sålunda kommer att i sin allra östligaste ända beröras av Avavikslinjen. Helt annorlunda ställer det sig med den stora, in i den egentliga fjällregionen inskjutande Hornavan. Nivåskillnaden mellan Hornavan och Uddjaure, vilka sammanbindas med de strida och ofarbara Arjeplougsströmmarna, är så betydlig, att en sammanhängande seglation mellan dessa båda vatten endast kan åstadkommas genom synnerligen dyrbara kanaliseringsarbeten, vilkas utförande ur rent ekonomiska synpunkter åtminstone under nuvarande förhållanden måste anses otänkbara. Hela Hornavan och därmed sammanhängande vattenområden längre in i fjällregionen komma sålunda att praktiskt taget bli oberörda av Inlandsbanan, därest densamma drages förbi Avaviken. Kommer däremot linjen över Kasker till utförande, så kommer denna att omedelbart beröra samtliga dessa tre stora sjöar. Vid Kasker träffar den västligaste ändan av Storavan och östligaste delen av Uddjaure, och längre upp genom Arjeplougs socken kommer den vid Kakel i omedelbar beröring med Hornavans viktiga vattenbäcken. Kaskerlinjens utförande står sålunda i fullaste överensstämmelse med hela det program, som varit grundlägg-

gande för de ursprungliga stakningarna av Inlandsbanan. Därest man återigen övergiver detta program och söker järnvägens sträckning i främsta rummet genom de bygder, där redan nu de största ekonomiska betingelserna för järnvägens bärighet äro tillännandes, så torde det vara självklart, att ju längre öster ut järnvägen drages fram, desto större äro dessa betingelser, och man kommer från dessa utgångspunkter självfallet till en järnvägssträckning som, i likhet med Avavikslinjens östligaste projekt, på några få miles avstånd närmar sig kustbanan. Men därmed har man ock fullständigt uppgivit Inlandsbanans idé att tillföra de inre Lappmarkssocknarna någorlunda tillfredsställande kommunikationer och därmed öppna möjligheterna för en omfattande kolonisation och ett ekonomiskt tillgodogörande av den inre Lappmarkens stora rikedomar. En sådan lösning av Inlandsbanefrågan innebär ock enligt min uppfattning en djup orättvisa emot befolkningen i dessa gränssorter för svensk odling.

Det torde ock vara tvivel underkastat, huruvida de ekonomiska kalkyler, på vilka Kungl. Maj:ts förslag grundats ifråga om de olika järnvägssträckningarna mellan Sorsele och Jockmock, äro i alla avseenden uttömmande och tillfyllestgörande. Förtroendemän för Arjeplogs kommun, som äro fullständigt inne i Lappmarkssocknarnas förhållanden i berörda hänseenden, ha ställt till mitt förfogande ett kompletterande utredningsmaterial, vilket kommer till avsevärt andra resultat än de utredande myndigheternas. Då emellertid, med hänsyn till postgången i dessa bygder, detta material icke i sin helhet vid motionstidens utgång kommit mig tillhanda, torde jag få utbedja mig tillfälle att framdeles ställa detta material till riksdagens förfogande.

Om sålunda Inlandsbanan efter min mening bör framdragas den raka vägen över Kasker genom centrala delar av Arjeplogs socken, så är jag, i likhet med de utredande myndigheterna, övertygad därom, att en tvärbanan mellan Inlandsbanan och Jörns station å norra stambanan utgör ett nödvändigt komplement till längdbanan. Jag kan därvid icke dela den av departementschefen uttalade uppfattningen, att denna tvärbanas byggande skulle komma efter någon av de längre söderut ifrågasatta tvärbanorna. I detta avseende synas mig de skäl, som i fjol anfördes för ett omedelbart byggande av tvärbanan Jörn—Avaviken, alltför äga giltighet. Icke minst med hänsyn till arbetets utförande synes det vara ändamålsenligt att arbetena å denna banas byggande påbörjas så tidigt, att byggnadsarbetena å Inlandsbanan inom Arjeplogs socken bli samtida med arbetena å tvärbanan. Av de båda alternativen V. Voujjaure och Gubbljaure såsom tvärbanans anslutningspunkt vid Kasker-

linjen synes mig endast det sistnämnda böra på allvar ifrågasättas med hänsyn till trafikbehoven inom de bygder som järnvägen genomlöper. Visserligen skulle Kaskerlinjen med tvärbanan Gubblijaure—Jörn bli inemot 2 millioner kronor dyrare än Avavikslinjen över Gangsjajaure, men med hänsyn till den nedgång i de årliga driftkostnaderna, som den kortare Kaskerlinjen medför ifråga om själva längdbanan, torde dessa engångskostnader böra tillmätas en underordnad betydelse. Då härtill kommer att järnvägsfrågans lösning i enlighet med av mig förordad alternativ skulle på ett vida gynnsammare och i det stora hela rättvisare sätt lösa den inre Lappmarkens trafikproblem, tvekar jag icke att hos riksdagen framställa yrkande att Kaskerlinjen jämte tvärbanan Gubblijaure—Jörn kommer till utförande.

Vad Kungl. Maj:ts förslag i övrigt beträffar tillåter jag mig uttala den uppfattningen, till vilken jag kommit genom ingående studier av föreliggande utredningar samt personliga resor i de bygder, som beröras av de olika tvärbaneprojekten, att det kompromissförslag, som förslaget Forsmo—Hoting innebär, är i det stora hela misslyckat. Därest, såsom riktigt torde vara, man vid byggandet av tvärbanor mellan Inlandsbanan och kustbanan har att tillse, att dessa tvärbanor så nära som möjligt ansluta sig till gamla handels- och förbindelsevägar mellan inlandet och kusten och att de framdragas genom bygder, där de naturliga förutsättningarna för järnvägens bärighet förefinnas, är det efter min uppfattning omöjligt att på ett tillfredsställande sätt ordna dessa förhållanden utan byggandet av sammanlagt fyra nya tvärbanor. De sträckningar, som efter min övertygelse därvid äga de största förutsättningarna, äro, nämnda i den ordning i vilken de synas böra komma till utförande, Gubblijaure—Jörn, Mellansel—Råsele, Stensele—Hällnäs samt Ulriksfors—Långsele. Den lilla bandelen Umeå—Holmsund, som berör en trafikfråga för sig, kan byggas oberoende av de nyss nämnda tvärbanorna. Kompromissförslaget Forsmo—Hoting, som både ur ekonomiska och tekniska synpunkter erbjuder en synnerligen olycklig lösning av tvärbanefrågan,<sup>9</sup> bleve därmed ställt utom räkningen. Då emellertid frågan om tvärbanorna Mellansel—Råsele samt Ulriksfors—Långsele icke torde kunna anses föreligga i så utrett skick, att ett yrkande om omedelbart riksdagsbeslut angående densamma nu bör framställas, lärer i detta avseende förslag allenast böra omfatta skrivelse till Kungl. Maj:t för fullständig utredning av dessa förslag.

Efter min uppfattning vore det sålunda lyckligast om riksdagen nu fattade följande beslut:

- 1:o) Inlandsbanans framdragande över Kasker till Jockmock;
- 2:o) Tvärbanan Jörn—Gubblijaures omedelbara byggande;
- 3:o) Principbeslut om byggande av tvärbanan Stensele—Hällnäs;
- 4:o) Byggande av bandelen Umeå—Holmsund; samt
- 5:o) Skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning samt förslag om byggande av tvärbanorna Mellansel—Råsele och Ulriksfors—Långsele.

I anslutning till ovan anförda tillåter jag mig vördsamt hemställa:

1:o) att riksdagen ville besluta att Inlandsbanan skall å bandelen mellan Sorsele och Jockmock 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 förbindelsespår 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 låne-medel, 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 tvärbanor mellan Långele station å norra stambanan och Ulriksfors station å Inlandsbanan samt mellan Mellansels station å norra stambanan och Råsele å Inlandsbanan.

Stockholm den 2 maj 1917.

*Värner Rydén.*

---