

N:o 81.

Af herr **Lars Berg** m. fl., i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anslag för anläggning af bibanor från norra stambanan till Skellefteå och Piteå.

Kungl. Maj:t har genom nådig proposition af den 19 april 1907 föreslagit Riksdagen

att under vissa villkor besluta anläggning af statsbana dels från Bastuträsk station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden för en beräknad kostnad af 5,328,000 kronor, dels ock från Elfsby station å norra stambanan till Piteå, hvarför kostnaden beräknats till 4,870,000 kronor; samt

att för påbörjandet af förstnämnda bana för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor, att utgå från riksgäldskontoret.

I en särskild tablå har Kungl. Maj:t därjämte framlagt sitt program för statens järnvägsbyggnader under närmast följande år, hvaraf framgår, att järnvägen Elfsbyn—Piteå skulle påbörjas först 1911.

Med ett vördsamt framförande af djup tacksamhet för Kungl. Maj:ts minnesgodhet och välvilja att för Riksdagen nu framlägga till afgörande dessa viktiga frågor, måste det dock för den landsdel, som däraf närmast beröres, nämligen Piteå älfdal, blifva en missräkning att något anslag för denna senare bana icke äskats för arbetets påbörjande nästkommande år, utan att härmed skulle böra anstå ända intill 1911.

Után att på något sätt vilja tillbakasätta det rättmätiga däruti, att beslut fattas, att Skellefteåbanan bygges och att medel anvisas till dess påbörjande snarast möjligt, anse vi dock, att byggandet af Piteåbanan icke bör eftersättas, utan att denna bana åtminstone bör byggas samtidigt och med lika stora årliga anslag som Skellefteåbanan, och detta af följande skäl:

Piteå stad är f. d. residensstad och en af de äldsta i Norrland. Landsbygden i Piteå älfdal och särskildt närmare kusten är en gammal odalbygd, tätt befolkad och med afsevärdt utveckladt jordbruk, till följd hvaraf invånarne äro och alltid varit ansedda för de bäst ekonomiskt situerade inom länet. Ladugårdsskötseln och mejerihandteringen står jämförelsevis högt och förbättras med hvarje år. Redan nu finnas icke mindre än 10 st. rätt stora mejerier på 1,5 och 2 mils radie från Piteå gamla stad. Dessa sakna erforderlig utfartsväg för de produkter de inom orten ej kunna afyttra.

Piteå stad har en folkmängd af inemot 3,000 invånare, då Skellefteå stad däremot icke har hälften. Piteå socken har en folkmängd af inemot 20,000 invånare, Skellefteå socken en folkmängd af något öfver 21,000 — en ej synnerligen stor öfverlägsenhet.

Till trafikområdet för Skellefteåbanan har emellertid inräknats hela Löfångers, Burträsk och Byske socknar. De största delarne af de förstnämnda socknarna ligga dock så till, att de ej kunna begagna sig af Skellefteåbanan, emedan dessa delar ligga närmare intill och med större fördel direkt vända sig mot själfva stambanan. En stor del af Byske socken har närmare till Piteå än till Skellefteå. Inom Piteåbanans beräknade trafikområde kan icke något sådant förhållande påvisas.

Invid Piteå stad ligger ett af rikets största hospital, med ett patientantal af i medeltal 800.

Piteå stad har ett ansedt och mycket anlitat lasarett och sjukhus, till hvilket patienter från ej blott Piteå stad med omnejd utan äfven Elfsby socken och hela Piteå lappmark har att hänvända sig utan annat kommunikationsmedel än landsväg: från Elfsby kyrkoplats 6 mil, från Arvidsjaur kyrkoplats 13 mil och från Arjeplogs 24 mil.

Genom järnvägen skulle denna väg för transport af sjuka afkortas åtminstone 6 mil.

Vid den trafikberäkning, som verkställdes före beslutet om stambanans fortsättning norrut från Bräcke till Vännäs och Boden, antogs bland annat, att en afsevärd malmtrafik skulle uppstå på denna banas nordligaste del jämte dess utfartsvägar till Luleå och Piteå m. fl. platser, enär i trakten omkring sedan gammalt förefunnos flera, ehuru nu nedlagda, masugnar och järnverk, vid hvilka, med stöd af i närheten befintliga stora sågverk och ortens rika tillgång på kolved, smältning och förädling af Gellivare-malm borde kunna igångsättas. Sedan efter långa förberedelser det vid Carlsvikshyttan invid Luleå numera visat sig, att en dylik järnförädling är ekonomiskt möjlig och lönande, torde

den sålunda påräknade malmtransporten med säkerhet kunna beräknas så småningom komma till stånd; och enär Piteå med sin hamn ligger omkring 150 km. närmare Gellivare än Skellefteå med sin föreslagna hamn vid Kallholmsfjärden, så torde den väntade malmtrafiken i första hand söka sig väg nedåt Piteådalén, hvarigenom denna bana äfven skulle erhålla en ökad inkomst.

Lägges så härtill den omständigheten, att Piteå stad, genom de dryga kostnader den nedlagt därpå, redan har en färdig hamn med ordnade hamnförhållanden, hvilket Skellefteå stad icke har, torde vara tillräckligt ådagalagdt, att skäl icke förefinnes sätta Piteå stad efter Skellefteå, utan att Piteå stad bör få sin järnbana till stånd åtminstone samtidigt med Skellefteå.

Med den rastlösa ifver, utvecklingen i våra dagar bedrifves, vore ett uppskjutande af denna järnväg med 5—6 år till stort hinder och verklig skada för Piteå stad och hela Piteå älfdal.

På grund af hvad ofvan blifvit anfördt och i öfrigt med anslutning till hvad den i kungl. propositionen anbragta utredningen ger vid handen, och som, om den läses rätt, ingalunda sätter Piteå efter Skellefteå, våga vi vördsamt hemställa,

det Riksdagen ville besluta anläggning af statsbana dels från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden, dels ock från Elfsby station å norra stambanan till Piteå, samt att för påbörjandet af dessa banor för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor att lika fördelas dem emellan.

Stockholm den 4 maj 1907.

Lars Berg.

Emil Berggren.

I motionen instämma:

Carl Taube.

K. G. Bildt.
