

N:o 148.

Ank. till Riksd. kansli den 22 maj 1907 kl. 12 midd.

Utlåtande i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af bibanor från norra stambanan till Skellefteå och Piteå, dels ock i ämnet väckta motioner.

(R. A.)

I en den 19 nästlidne april till Riksdagen aflåten proposition, n:o 161, har Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen

att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet beträffande hvarje särskild bana omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta anläggning af statsbana

dels från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden för en beräknad kostnad af 5,328,000 kronor,

dels ock från Älfsby 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 anledning af Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning hafva följande motioner blifvit väckta, nämligen:

af herr *G. A. Ahlstrand*, motionen n:o 264 i Andra Kammaren, däruti föreslagits,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts proposition, n:o 161, om anläggning af statsbanor från norra stambanan till Skellefteå och Piteå, ville till påbörjande under år 1908 af båda dessa bibanor anvisa åt hvardera ett belopp af 800,000 kronor;

af herr *Lars Berg* m. fl., motionen n:o 81 i Första Kammaren, med hemställan,

det Riksdagen ville besluta anläggning af statsbana dels från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kall-

holmsfjärden, dels ock från Älfsby 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;

samt af herr *A. F. O. Cederberg*, motionen n:o 83 i Första Kammar-
ren, uti hvilken motion hemställts,

att Riksdagen vid bifall till förslagen om grenbanan Älfsby—Piteå ville fästa förbehåll om ett ovillkorligt åtagande af Piteå stad att an-
tingen vid staden eller i närbelägen hafsvik, dit järnvägen kan lätt fram-
dragas, anordna tillfredsställande hamn och hamninlopp till den tid järn-
vägsbyggnaden beräknas färdig.

Under hänvisning till den utförliga redogörelse, som i statsråds-
protokollet lämnas rörande denna fråga, vill utskottet här endast med-
dela departementschefens för egen del till protokollet gjorda uttalande,
hvilket är af följande lydelse.

»Mellan Vännäs, utgångspunkten för den år 1896 öppnade bibanan
till Umeå, samt Boden, en sträcka af 287 kilometer, saknar norra stambanan
ännu förbindelser med kusten vid Bottniska viken. Att stambanan för
att rätt fylla sitt ändamål bör hafva en eller flera bibanor till kusten på
denna långa sträcka, torde ligga i öppen dag. Några på förhand gifna
punkter, hvarest dessa bibanor böra utgå från stambanan, finnas näppe-
ligen, men däremot bör tvekan ej kunna råda därom, att bland kust-
orterna förnämligast två, nämligen städerna Skellefteå och Piteå
samt bygderna däromkring böra komma i åtanke vid anläggande af
dylika bibanor. Båda dessa bygder hafva en stor och starkt tillväxande
folkmängd; jordbruket och industrien hafva på båda ställena nått en be-
tydlig utveckling och orterna synas vara stadda i starkt ekonomiskt
uppsving. Tvifvelsutän skola de ifrågasatta järnvägarna kraftigt bidraga
till ett ännu bättre utnyttjande af dessa orters rika naturliga tillgångar.
Å andra sidan är det påtagligen också af vikt för de inre delarna af
landet att komma i bekvämare förbindelse med dessa betydande kust-
orter. Särskildt torde i sådant hänseende böra påpekas, att efter dessa
banors anläggning Boden, Gellivare och Kiruna från orterna omkring
Skellefteå och Piteå kunna erhålla lättad tillförsel af åtskilliga lifsför-
nödenheter.

Äfven för utvecklingen af stambanans trafik torde de ifrågasatta
bibanorna komma att få betydelse. Af den verkställda statistisk-
ekonomiska utredningen framgår, att en afsevärd trafik är att förvänta
å dessa bibanor, och tydligen kommer en väsentlig del af denna trafik att
äfven passera större eller mindre sträckor af stambanan. Det synes mig

med goda skäl kunna antagas, att inkomsten af den sålunda tillkommande trafiken å stambanan skall, sammanlagd med trafikinkomsten å de nya bibanorna, inom en ganska snar framtid ej blott betäcka driftkostnaderna å de nya banorna utan äfven förränta deras anläggningskostnad.

Af de två hufvudsträckningar, som undersökts för bibanan till Skellefteå, har linjen Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen förordats så väl af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västerbottens län och järnvägsstyrelsen som af de militära myndigheterna. Till förmån för denna linje hafva uttalanden gjorts af, förutom Skellefteå stad, Malå, Norsjö och Sorsele socknar äfvensom Skellefteå socken med undantag af byarna i Kåge älfdal. Däremot hafva invånarna i nämnda älfdal samt Byske, Jörns, Arvidsjaur och Arjeplogs socknar gjort gällande, att en linje Jörn—Kåge—Skellefteå skulle erbjuda afsevärda fördelar framför Bastuträsklinjen.

Skillnaden mellan de båda linjerna i fråga om längd och kostnader, för Bastuträsklinjen 65 kilometer och 5,328,000 kronor samt för Jörnslinjen 69,2 kilometer och 5,088,000 kronor, är ej så stor, att däraf torde kunna dragas någon bestämd slutsats till förmån för den ena eller andra linjen. — Ett tredje alternativ Bastuträsk—Skellefteå—Kåge med en längd af 59,2 kilometer betingar en kostnad af allenast 4,895,000 kronor, men denna sträckning synes ej hafva tillvunnit sig något allmännare intresse och torde ej heller böra ifrågasättas.

För Bastuträsklinjen skulle enligt det sist framställda förslaget hamn anordnas vid Kallholmsfjärden. Hamnen för Kågelinjen skulle blifva vid Kågefjärden. Vid båda dessa fjärdar finnas goda möjligheter för anordnande af tidsenliga hamnar. Lotsstyrelsen har emellertid ansett sig böra gifva företräde åt Kallholmsfjärden. I fråga om denna föreligger dessutom, att stadsfullmäktige i Skellefteå förklarar sig villiga att under vissa villkor därstädes anordna en för rörelsens behof erforderlig hamn. Något dylikt åtagande har däremot ej gjorts beträffande hamnen i Kåge, hvars försättande i tidsenligt skick enligt gjorda beräkningar skulle kräfva stora kostnader.

Till förmån för Bastuträsklinjen talar den rika tillgången på vattenkraft i Skellefte älf. Fallen i älfven, ur hvilka omkring 25,000 effektiva hästkrafter anses kunna med lätthet uttagas, böra kunna gifva anledning till åtskilliga industriella anläggningar i närheten af denna järnvägslinje.

Såväl Bastuträsklinjen som Jörnslinjen löpa under en stor del af sin sträckning genom tätt befolkade trakter, som antingen redan äro odlade eller också hafva rik tillgång på lämpliga odlingsmarker, hvadan

linjerna i detta hänseende synas vara ungefärligen jämställda. Rika kalkfyndigheter finnas i närheten af båda linjerna, möjligen i öfvervägande grad vid Jörnslinjen. De verkställda trafikberäkningarna gifva emellertid vid handen, att Bastuträsklinjen har bättre förutsättningar för ekonomisk bärighet än Jörnslinjen. Inkomsten för transport af kalk anses blifva större å Jörnslinjen, men i öfrigt synes Bastuträsklinjen i allmänhet hafva företräde; särskildt gäller detta beträffande frakten af trävaror, af hvilket godsslag Bastuträsklinjen på grund af särskilda lokala förhållanden bör kunna påräkna en afsevärd trafikinkomst. Äfven om transporten af trävaror ej skulle blifva så stor som påräknats, synes mig i allt fall den stora trävarurörelsen vid och i närheten af Skellefte älfs mynning och den därpå alstrade lifliga trafiken vara faktorer, som fullt uppväga kalkindustrien och den förut omnämnda kvarnrörelsen vid den nordliga linjen.

Slutligen talar för förläggandet af banans utgångspunkt till Bastuträsks station den omständigheten, att denna station ligger ungefär midt emellan Vännäs, utgångspunkten för Umeåbanan, och Älfsby station, som föreslagits till utgångspunkt för den blifvande bibanan till Piteå, samt att afståndet från de södra delarna af landet, därifrån den största trafiken torde vara att påräkna, till kustlandet vid Skellefteå blifver väsentligt kortare öfver Bastuträsk än öfver Jörn.

Jag finner alltså linjen Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen vara den förmånligaste sträckningen för en förbindelseled mellan stambanan och kusten vid Skellefteå.

I fråga om sträckningen af en bibana till Piteå har Kungl. Maj:t, såsom redan nämnt, funnit en gjord framställning om undersökning på statens bekostnad af en sträckning Piteå—Storsund icke föranleda till någon åtgärd. En järnväg i denna sträckning skulle, enligt hvad de militära myndigheterna andragit, hafva ett större strategiskt värde än linjen Älfsby—Piteå, men i den allmänna samfärdselns intresse synes den sistnämnda linjen vara att föredraga. Anordningar hafva för öfrigt vidtagits, hvarigenom äfven denna linje kommer att blifva af värde i försvarshänseende. För linjens anslutning vid Älfsby station talar dels den omständigheten att Älfsbyn redan är en folkrik och väl bebyggd ort samt medelpunkten i ett vidt utgrenadt vägnät, som förmedlar trafiken till omkringliggande bygder, under det vid Storsund ej finnes annan landsväg än utfartsvägen till Piteå, dels ock det förhållande att järnvägen i en sträckning Älfsby—Piteå bättre tillgodoser intressena å båda sidor om Pite älf. Dessutom torde böra tagas i betraktande möjligheten för industriella anläggningar vid fallen i Pite älf, särskildt Sikforsen. Lika med Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län

och järnvägsstyrelsen finner jag mig alltså böra förorda sträckningen Älfsby—Piteå. Kostnaden för denna linje jämte det förut omnämnda föreningsspåret med stambanan i närheten af Frostträsk har beräknats till 4,864,000 kronor, eller i rundt tal 4,870,000 kronor.

Med afseende å de fördelar ifrågakvarande båda banor medföra för vidsträckta trakter af Västerbottens och Norrbottens län, torde för anläggning af en hvar af dessa banor böra stadgas såsom villkor,

att landsting, kommuner eller enskilda utfästa sig att kostnadsfritt för banorna upplåta:

dels för all framtid:

all mark till banbyggnad med därtill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallellvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser, bangårdar och vattenstationer med tillhörande ledningar;

genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvardera sidan af banans medellinje samt, där arbetets beskaffenhet betingar en större bredd, hvad som i sådant hänseende erfordras, med all å den upplåtna marken växande skog;

all mark för till följd af järnvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda, vägar; äfvensom

rätt att efter behof i sjöar och vattendrag taga för järnvägsbyggnaden och för banans trafikerande med mera erforderligt vatten, samt att, där område icke anses böra för ändamålet förvärfvas, framdraga och för framtiden underhålla för vattentagning erforderlig ledning;

dels ock under arbetets fortgång:

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- eller grustäcker med därtill hörande vägar och sidospår äfvensom för vattentagning behöflig mark, att vid arbetets slut aflämnas i då befintligt skick;

att upplåtelsen jämväl skall innebära förpliktelse att lämna ersättning för husflyttningar och olägenheter till följd af försvårad brukning och förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta af det genom järnvägens anläggning orsakade intrång;

att vederbörande utan kostnad för staten skola anskaffa och till järnvägsstyrelsen öfverlämna alla för erhållande af lagfart å den upplåtna marken erforderliga handlingar och kartor; samt

att vederbörande, när och hvar Kungl. Maj:t så pröfvar nödigt, vid banlinjen till i orten gångbart pris skola tillhandahålla järnvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagdt antal af 200 stycken per kilometer af banans längd;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende därutinnan kan komma att brista.

Bland de föreslagna villkoren hafva jämväl upptagits bestämmelser, hvarigenom staten uttryckligen tillförsäkras för banornas anläggning och trafikerande erforderligt vatten. Vidare hafva villkoren kompletterats med ett tillägg om att markupplåtelsen skall innebära förpliktelse att lämna ersättning för husflyttningar, som förorsakas af järnvägarnas anläggning. Dessa bestämmelser hafva visat sig vara behöfliga för att staten, såsom afsedt är, skall undgå alla kostnader af ifrågavarande slag. Dessutom har äfven influtit uttryckligt stadgande därom, att vederbörande skola utan kostnad för staten anskaffa och till järnvägsstyrelsen öfverlämna alla för erhållande af lagfart å den upplåtna marken erforderliga handlingar och kartor.

I likhet med hvad jag yttrat vid föredragning af frågan om anläggande af statsbanan Järna—Nyköping—Norrköping, tillåter jag mig äfven här erinra om angelägenheten af att vid upplåtelse af mark för ifrågavarande banor erhålles tillräckligt utrymme för framtida utvidgningar af bangårdar och hållplatser samt rymliga bostäder åt järnvägens personal.

Såsom särskild förutsättning för byggandet af banan Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen torde böra bestämmas, att före arbetets påbörjande skall föreligga ett ovillkorligt åtagande af Skellefteå stad att i Kallholmsfjärden anordna en tillfredsställande hamn till den tid, då järnvägsbyggnaden beräknas vara färdig.

Då högst betydande belopp och tillgängliga arbetskrafter under de närmaste åren torde komma att tagas i anspråk för andra synnerligen viktiga järnvägsanläggningar, lära svårigheter möta att redan nu påbörja båda de banor, hvarom här är fråga. Lika med järnvägsstyrelsen och på de af styrelsen anförda skäl finner jag vid sådant förhållande, att banan till Skellefteå bör byggas i främsta rummet.»

Under åberopande i öfrigt af den byggnadsplan, som vid föredragning inför Kungl. Maj:t likaledes den 19 nästlidne april af fråga om anläggning af en statsbana från Järna till Norrköping framlagts, har departementschefen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till Riksdagen göra den framställning, som här ofvan omförmälts.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i ofvan omförmälda motioner framställda yrkanden, tillåter sig utskottet att hänvisa till de särskilda motionerna.

Af de i förevarande proposition föreslagna båda bibanorna till den norra stambanan är, såsom af järnvägsstyrelsen närmare påvisats, Skellefteåbanan otvifvelaktigt den, hvars utförande måste synas vara angelägnast och af största vikt. De bygder, genom hvilka den komme att framgå, äro nämligen för närvarande långt mera i saknad af kommunikationer än de trakter, som gränsa till den föreslagna Piteåbanan, och den förra banan komme äfven att tillgodose trafikbehovet inom betydligt större område än den senare. Härjämte har Skellefteåbanan afgjort företräde i fråga om förutsättningarna för ekonomisk bärighet. Med hänsyn till andra delvis mycket omfattande järnvägsbyggnader, som under de närmaste åren måste verkställas för statens räkning, har järnvägsstyrelsen ansett, att endast den ena af de ifrågasatta norrländska tvärbanorna nu kunde ifrågakomma till utförande med statsmedel, och har styrelsen i sådant afseende förordat anläggandet af Skellefteåbanan, men afstyrkt byggandet under den närmaste tiden af bibanan till Piteå.

Utskottet anser sig för närvarande böra ansluta sig till denna af järnvägsstyrelsen uttalade mening och vill med afseende å ett af enskilda motionärer framställt förslag att båda bibanorna skulle byggas samtidigt men med anslag, som sammanräknade för året icke uppginge till mer än det för den ena banan afsedda årsanslaget, endast påpeka, att ett så långsamt fortgående byggande måste i detta fall anses vara ur ekonomisk synpunkt synnerligen ofördelaktigt och därför ingalunda att tillråda.

I enlighet med det anförda anser sig utskottet böra tillstyrka den af Kungl. Maj:t gjorda framställningen i hvad den afser anläggning af bibanan till Skellefteå och anvisande af medel för dess påbörjande under nästa år. Hvad åter angår Piteåbanan, kan utskottet icke finna lämpligt, att Riksdagen, på sätt af Kungl. Maj:t föreslagits, nu fattar beslut om dess anläggning, utan anser utskottet, att med afgörandet af denna fråga bör anstå åtminstone till en tidpunkt, då icke hinder för utförande af berörda järnvägsanläggning möter i följd af andra pågående eller nära förestående banbyggnader.

Det i herr Cederbergs motion framställda yrkandet om fästande af det villkor vid ett bifall till förslaget om anläggning af Piteåbanan, att Piteå stad skulle åtaga sig att anordna tillfredsställande hamn och hamninlopp vid banans östra slutpunkt, finner utskottet fullt befogadt, helst ett liknande villkor fästats vid anläggandet af Skellefteåbanan. Med hänsyn till den ståndpunkt utskottet intagit i hufvudfrågan, har utskottet emellertid icke anledning att beträffande herr Cederbergs motion göra något vidare uttalande.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet hemställa,

a) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts därom framställda förslag, må, under förbehåll att i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 april 1907 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta anläggning af statsbana från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden för en beräknad kostnad af 5,328,000 kronor samt till påbörjandet af denna bana för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor;

b) att Riksdagen icke må bifalla Kungl. Maj:ts förslag om anläggning af statsbana från Älfsby till Piteå och ej heller de af herrar Ahlstrand och Berg i ämnet väckta motionerna; samt

c) att herr Cederbergs ifrågavarande motion må anses besvarad genom Riksdagens bifall till utskottets under b) gjorda hemställan.

Angående sättet för anskaffande af det under a) omförmälda anslaget 800,000 kronor kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.
Stockholm den 21 maj 1907.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

Reservationer:

af friherre *N. A. H. Palmstierna*, som ansett, att utskottet bort afstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning och de i ämnet väckta motionerna;

samt af herrar grefve *C. O. Taube*, *E. Hammarlund*, *L. Eriksson* och *A. Wiklund*.

Herr *D. Persson* har begärt få antecknad, att han icke deltagit i detta ärendes behandling inom utskottet.