

Nr 115.

Av herr **Almkvist**, om anslag till påbörjande av arbeten å den beslutade järnvägslinjen Jörn—Gubblijaure.

Enligt den plan för järnvägsbyggnader i övre Norrland, som av Kungl. Maj:t förelades 1917 års riksdag, skulle byggandet av tvärbanan från Jörn igångsättas innevarande år (1921).

Planen har dock på grund av kända förhållanden måst frångås, och därav har också följt en förskjutning i tiden för nämnda tvärbanas påbörjande. Med åberopande av det ur flera synpunkter trängande behovet av järnvägsförbindelse i första hand å sträckan Jörn—Arvidsjaur, ha emellertid under de senast gångna två åren från såväl Arvidsjaur kommun, genom utsedda kommitterade, som Konungens befallningshavande i Norrbotten län och ett flertal riksdagsmän i avgivna motioner gjorts framställningar om denna järnvägs påbörjande och byggande snarast möjligt. I den i fjolårets statsverksproposition refererade skrivelse av den 13 oktober 1919, däri landshövdingen i Norrbottens län, G. Malm, framlagt förslag om vissa åtgärder till förbättrande av trafikförhållandena inom länet, förklarar han som det närmaste och viktigaste önskemålet i fråga om Inlandsbanan med tvärbanor, »framdragandet av den av 1917 års riksdag beslutade tvärbanan Jörn—Gubblijaure, i första hand samt så snabbt som möjligt till Arvidsjaur kyrkoby, och dels fortsättande så snart som möjligt av Inlandsbanan till Jokkmokks kyrkoby». I motiveringen till sina anslagskrav för 1922 har kungl. järnvägsstyrelsen förklarat sig anse att av ovannämnda två byggnadsföretag bör Jörnsbanan *först* komma till utförande. När järnvägsstyrelsen icke begärde anslag å 1921 års riksstat till denna banbyggnad, så motiverades det främst med hänsyn till önskvärdheten av att icke hava i gång byggnadsarbete på alltför många platser samtidigt, och man ville invänta den tidpunkt då sträckan Sveg—Brunflo blev färdig, och befäl,

arbetare och material som där blev disponibelt kunde överflyttas till bandelen Jörn—Arvidsjaur.

Sveg—Brunflo-banan blir färdig 1922 och kungl. järnvägsstyrelsen begär därför för 1922 ett anslag av 500,000 kronor för påbörjande av arbetena å Jörnsbanan, varemot med fortsättningen av bandelen Porjus—Jokkmokk anses böra anstå. Kungl. Maj:t har emellertid strukit det av järnvägsstyrelsen begärda anslaget å 500,000 kronor till tvärbanan Jörn—Gubblijaures påbörjande, men däremot föreslagit ett anslag av 1,000,000 kronor, som järnvägsstyrelsen *icke* begärt, till fortsättande av bandelen Porjus—Jokkmokk.

Det är icke min avsikt att på något sätt motsäga eller förringa den motivering Kungl. Maj:t anfört för fullföljande av Inlandsbanans byggande fram till Jokkmokk. Men jag kan icke underlåta att framhålla, att så starka skäl tala för byggande *snarast möjligt* av bandelen Jörn—Arvidsjaur, att det av kungl. järnvägsstyrelsen tillstyrkta anslaget för byggnadsarbetets påbörjande under 1922 *även* bör av riksdagen beviljas.

Jag skall här icke ingå i någon utförligare motivering för nödvändigheten av denna banas snara tillkomst, utan nöja mig med en hänvisning till järnvägsstyrelsens år 1916 framlagda utredning och förslag till en järnväg Jörn—Avaviken, samt landshövding Malms här ovan åberopade skrivelse och motionen nr 55 andra kammaren 1920.

Gentemot järnvägsrådets uttalade mening att med denna järnväg kunde »utan större olägenhet» anstå till en ekonomiskt gynnsammare tid, vill jag med största eftertryck såsom min uppfattning göra gällande, att byggandet av denna tvärbana *icke* utan stora olägenheter kan uppskjutas längre än redan skett och av järnvägsstyrelsen nu föreslagits. Redan med hänsyn till utvecklingsmöjligheterna i de trakter järnvägen skulle genomlöpa och i övrigt ur rent ekonomiska synpunkter, äro »olägenheterna» av ett fortsatt uppskov mycket påtagliga. Tar man därjämte någon liten hänsyn till de mer än 10,000 *människor*, för vilka denna järnväg är den intensivt efterlängtade räddningen ur en ekonomiskt och andligt förkvävande isolering, så kan man än mindre godtaga järnvägsfullmäktiges slutsats såsom riktig.

Jag är ingalunda blind för det statsfinansiella nödläge, som nu tvingar till sträng sparsamhet och försiktighet vid anslagens utmätande, och det är ur denna synpunkt intet nöje att motionledes framföra anslagskrav utöver de i statsverkspropositionen upptagna. Men min kännedom om det trängande behovet av denna järnvägs snara tillkomst föranleder mig dock att hemställa om beviljande av de medel järnvägsstyrelsen för ändamålet begärt,

förvissad som jag är att, även om riksdagen icke anser sig kunna höja totalbeloppet av vad Kungl. Maj:t för järnvägsbyggnadsändamål äskat, det vid en avvägning av de olika anslagskraven ur synpunkten av *behovet* skall befinnas, att en del anslag, exempelvis för dubbelspårsanläggningar, böra och kunna reduceras för beredande av medel till påbörjande under 1922 av den mera angelägna tvärbanebyggnaden Jörn—Arvidsjaur.

Jag hemställer alltså,

att riksdagen måtte anslå ett reservationsanslag av 500,000 kronor å 1922 års stat för påbörjande av arbetet å linjen Jörn—Arvidsjaur å den beslutade järnvägslinjen Jörn—Gubblijaure.

Stockholm den 20 januari 1921.

N. J. F. Almkvist.
