

Nr 105.

Godkänd av första kammaren den 24 april 1923.

Godkänd av andra kammaren den 24 april 1923.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till vissa järnvägsbyggnader i Norrland jämte i ämnet väckta motioner.

(Statsutskottets utlåtande nr 45.)

Till KONUNGEN.

1:o) Uti den till riksdagen den 8 januari 1923 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1923—1924 har Eders Kungl. Maj:t, under åberopande av det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning, Bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen (punkt 18) att för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

I två inom riksdagen väckta likalydande motioner har hemställts, bl. a., att riksdagen måtte besluta att för fortsättning av arbetena å inlandsbanan, södra delen, jämväl norrut från Storuman, för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 1,600,000 kronor.

Vidare har i två likalydande motioner hemställts, att riksdagen måtte för fortsättande av arbetena å inlandsbanan mellan Porjus och Jokkmokk för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 700,000 kronor.

Enligt departementschefens förslag skulle arbetena å inlandsbanan nu tillsvidare nedläggas; beträffande den norra delen skulle detta ske redan under våren 1923 och i fråga om den södra, sedan denna bandel färdigställt till Storuman (d. v. s. i slutet av år 1923). Detta departementschefens förslag står i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens i ämnet uttalade uppfattning.

Även om riksdagen givetvis icke kan förneka, att det ur rent järnvägsekonomiska synpunkter måste föranleda stor tvekan att för närvarande ytterligare betunga statens järnvägars redan förut hårt ansträngda ekonomi genom att nedlägga kapital på nya bansträckor med så inskränkta förräntningsmöjligheter som de nu ifrågavarande, bör det enligt riksdagens mening vid bedömandet av förevarande fråga å andra sidan icke bortses ifrån att dess avgörande i nu antydd riktning skulle framstå som ett frånträdande, åtminstone tillsvidare, av 1916 års riksdags beslut om utbyggande av inlandsbanan i hela dess längd. Särskilt med hänsyn till de berättigade förväntningar om detta besluts genomförande, som lär kunna hysas från de av banan berörda landsdelarna, har det syntts riksdagen angeläget, att en dylik utgång av frågan nu undviks.

Enligt riksdagens förmenande kvarstå också alltjämt de tidigare anförda allmänna skälen för inlandsbanans fortsatta utbyggande. I detta avseende får riksdagen hänvisa till vad som anförts av de i ärendet hörda båda länsstyrelserna, av vilkas yttrande framgår, att inlandsbaneföretagets fullföljande utan avbrott alltjämt anses vara en huvudförutsättning för Norrlands fortsatta kulturella och ekonomiska utveckling. Länsstyrelsen i Västerbottens län har — såsom framgår av de riksdagens vederbörande utskott tillhandakomna handlingarna i ärendet — bl. a. erinrat om den livliga bebyggelse, som uppstått utmed de redan färdigställda delarna av inlandsbanan söder om Vilhelmina. Det lede icke det ringaste tvivel, har länsstyrelsen framhållit, om att så komme att bliva fallet även utefter inlandsbanans övriga del inom länet, desto mer som omkring den blivande sträckan, mellan Storuman och Sorsele, odlingsmöjligheterna vore kanske än större och än mer lovande. Gentemot ett fullföljande av inlandsbanans del från Harsprånget över Lule älv närmast ned mot Jokkmokk har visserligen invänts, att skälen härför betydligt försvagats genom nedläggandet av järnverksdriften i Porjus, som tidigare beräknades medföra betydande träkolstransporter från de stora kronoskogarna i dessa trakter. Givetvis skulle emellertid banans fortsatta utbyggande komma att stimulera planerna på att återupptaga nämnda industriella verksamhet. I varje fall utgör banan en nödvändig förutsättning för att de stora värden, som förefinnas i dessa skogar, skola kunna med framgång exploateras.

Jämväl ur synpunkten av landets försvar anses ifrågavarande kommunikationsföretag alltjämt vara av den största betydelse. Belysande härför äro de betänkligheter, som av generalstabschefen anförts med anledning av det ifrågasatta avbrottet av företaget. I en ingående motivering har därvid påvisats, att försvaret av Norrbotten kan ur transport-synpunkt först anses säkerställt efter det en sammanhängande inre förbindelse blivit fullt utbyggd samt att vikten härav sannolikt ökades efter genomförandet av den tillämnade försvarsomorganisationen.

De fördelar ur ren arbetsorganisationssynpunkt, som stå att vinna genom att banbygget nu fortsättes, böra icke heller underskattas. Härigenom kan bland annat undvikas, att en del lag av yrkesutbildade arbetare behöva upplösas och avskedas. Beträffande särskilt möjligheterna att åstadkomma bättre ekonomiskt resultat av ifrågavarande bandelar har föredraganden inom järnvägsstyrelsen i den av honom anförda reservationen framställt vissa erinringar, som synas riksdagen värda beaktande. En del liknande synpunkter hava framkommit från statens järnvägars ingenjörsförening. Det torde vara befogat uttala en förväntan, att på de sålunda antydda vägarna skall öppnas möjlighet att nedbringa själva byggnadskostnaderna ävensom de blivande utgifterna för drift och underhåll samt alltså att kunna förminska de av järnvägsstyrelsen befarade förlusterna å dessa bandelar.

Givetvis nödvändigöra emellertid de rådande tidsförhållandena, att vid arbetenas fullföljande iakttages en betydligt långsammare takt än som tidigare avsetts. Vad särskilt angår den närmaste tidens anslag, har riksdagens vederbörande utskott från järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå införskaffat vissa upplysningar rörande förefintliga utvägar att i möjligaste mån kunna begränsa dessa. Det har därvid beträffande arbetena å inlandsbanans södra del erinrats, att i det belopp av 1,000,000 kronor, som i propositionen under av järnvägsstyrelsen angiven förutsättning, att banbygget tillsvidare endast fullföljdes till Storuman (Stensele) äskats, inginge omkring 300,000 kronor för rullande materiel. Då emellertid med nuvarande situation någon dylik materiel icke för inlandsbanans del torde behöva köpas och det sålunda endast vore en bokföringsfråga, när banan borde påföras sin återstående andel av statsbanornas kapitalvärde för rullande materielen, torde nämnda belopp av 300,000 kronor utan olägenhet kunna avvaras för detta särskilda ändamål. Om nämnda belopp nu finge användas för själva byggnadsarbetet, skulle enligt av järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå uppgjorda beräkningar det genom höjande av den i propositionen föreslagna anslagssumman av 1,000,000 kronor till 1,700,000 kronor sannolikt bliva

möjligt fortsätta arbetena såväl å norra som södra inlandsbanan och alltså att undvika det i propositionen förutsatta avbrottet av dessa arbeten. Givetvis förutsättes härför genomförandet av vissa rätt genomgripande förenklingar i organisatoriskt avseende.

Å den norra delen torde exempelvis arbetet endast böra bedrivas å en sektion. Utan rullande materiel skulle på sådant sätt denna bandels fortsättande till Jokkmokk sannolikt icke kräva större anslag utöver redan anvisade än högst 5,000,000 kronor.

Beträffande södra delen av inlandsbanan skulle arbetena närmast avse ett fortsättande i långsamt tempo från Storuman (Stensele) upp till Vindelälven. Kostnaderna för bananläggningen från Storuman norr ut till den plats, där man påträffade Vindelälven med dess landsvägsförbindelser, eller närmare bestämt Sandsele på älvens södra strand, hava beräknats till omkring 6 miljoner kronor eller något däröver.

Enligt riksdagens mening bör alltså något avbrott i arbetena å inlandsbanan icke äga rum, utan torde desamma såväl å norra och södra delen böra fortgå i den begränsade omfattning, som nyss angivits, för vilket ändamål nu skulle erfordras ett förhöjande av det av Eders Kungl. Maj:t äskade anslagsbeloppet, 1,000,000 kronor, till 1,700,000 kronor.

Under åberopande härav får riksdagen anmäla, att riksdagen, i anledning av Eders Kungl. Maj:ts förevarande förslag samt ovannämnda motioner, i vad de avse inlandsbanan, för fortsättande av arbetena å *inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* för budgetåret 1923—1924 anvisat ett reservationsanslag av 1,700,000 kronor, att utgå av lånemedel.

2:o) Eders Kungl. Maj:t har föreslagit riksdagen (punkt 20) att till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 1,700,000 kronor.

I två inom riksdagen väckta likalydande motioner, har hemställts bl. a., att riksdagen måtte för fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele, utan avbrott, för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

Enligt vad riksdagens vederbörande utskott vid sin omprövning av ärendet inhämtat, synes det av Eders Kungl. Maj:t äskade beloppet, 1,700,000 kronor, tillfyllest för att möjliggöra arbetenas bedrivande i sådan utsträckning, att hela sträckan Hällnäs—Lycksele hunne räsläggas vintern 1923—1924. Med sålunda tillgängliga medel torde också arbetena kunna fortgå under så lång tid, att något anslag för arbetenas utsträckande ovanför Lycksele mot Stensele icke behöver beviljas förrän vid 1924 års riksdag. Någon omprövning av frågan, huruvida arbetena tillsvidare

skola avbrytas vid Lycksele, synes alltså icke påkallas vid innevarande riksdag. Riksdagen har därför ansett sig böra medgiva, att med avgörandet av sistnämnda fråga må anstå till 1924 års riksdag samt att i avvaktan härpå nu beviljas det av Eders Kungl. Maj:t äskade anslagsbeloppet, 1,700,000 kronor.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen, i anledning av Eders Kungl. Maj:ts förslag, till fortsättning av *statsbanan Hällnäs—Stensele* för budgetåret 1923—1924 anvisat ett reservationsanslag av 1,700,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Stockholm den 24 april 1923.

Med undersätlig vördnad.
