

Nr 102.

Ankom till riksdagens kansli den 6 maj 1927 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om anslag till påbörjande av en järnväg från Övertorneå till Pajala.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 85, av herrar *O. Bergqvist* och *C. I. Asplund* och den andra inom andra kammaren, nr 158, av herr *N. E. Nilsson* i Antnäs m. fl., har hemställts, att riksdagen ville för budgetåret 1927—1928 bevilja och ställa till järnvägsstyrelsens förfogande för påbörjande av en banbyggnad från Övertorneå till Pajala ett belopp av 1,000,000 kronor att utgå av lånemedel.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionerna.

Med stöd av § 46 i riksdagsordningen har utskottet från järnvägsstyrelsen inhämtat här bifogade yttrande över motionerna (Bilaga 1). Styrelsen har därvid åberopat en till Kungl. Maj:t i ämnet avlåten skrivelse, i transumerade delar jämväl i det följande återgiven (Bilaga 2).

Ifrågavarande motionsvis väckta förslag avser fortsättning av den redan tidigare utbyggda gränsbanan Haparanda—Övertorneå ytterligare cirka 11 mil norrut utefter Torne älv upp till Pajala.

För egen del underskattar icke utskottet de behjärtansvärda skäl, som kunna anföras för ett genomförande av detta företag; att befrämja svensk odling och bebyggelse i dessa nordliga gränstrakter torde allmänt betraktas som en angelägen nationell uppgift och tvivelsutan skulle ifrågavarande kommunikationsled kunna verksamt bidra till att gagna sådana syften.

Även med fasthållande härav har dock utskottet måst fästa avgörande betydelse vid de stora ekonomiska vanskligheter, som äro förbundna med här avsedda kommunikationsföretag. Enligt verkställd utredning skulle byggnadskostnaderna för ifrågavarande bana belöpa sig till 11,400,000 kronor, varjämte måste räknas med en årlig betydande driftsförlust å företaget. Nämnda driftsunderskott har, ränta å anläggningskapitalet frånräknat, uppskattats till ett årsbelopp av 250,000 kronor. Överhuvud har den utförda utredningen givit vid handen, att de med anläggningen och driften av banan förenade uppoffringarna bleve för statsverket så betydande, att järnvägsstyrelsen ställt sig bestämt avvisande mot banans anläggning.

*Utskottets
yttrande.*

Då det gäller tillgodoseendet av kommunikationsbehovet inom dessa trafiksvaga gränstrakter, torde ansträngningarna för närvarande i första hand böra inriktas på att åstadkomma en automobillinje utmed den nyomlagda landsvägen Övertorneå—Pajala i samtrafik med statens järnvägar. Även en dylik anordning förutsätter dock, enligt vad järnvägsstyrelsen framhållit, vissa uppoffringar av statsmedel för att täcka årliga driftsförluster. Emellertid torde, såsom ock utskottet ovan erinrat, särskilda skäl kunna åberopas för att staten lämnar sin ekonomiska medverkan för kommunikationernas underlättande i denna gränsbygd.

Om än utskottet alltså nu nödgas ställa sig avvisande till förslaget om anläggning av en järnväg Övertorneå—Pajala, vill dock utskottet till sist hava uttalat en förhoppning, att framdeles banans förverkligande skall visa sig ekonomiskt möjligt, i vilket avseende emellertid en ytterligare undersökning torde böra ske för utrönande, huruvida järnvägen icke kan anläggas väsentligt billigare än vad nu beräknats.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

att ovanberörda av herrar Bergqvist och Asplund samt herr Nilsson i Antnäs m. fl. väckta motioner (I: 85; II: 158) icke må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 6 maj 1927.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *A. C. Lindblad*, *A. F. Vennersten*, *J. L. Widell*, *J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *O. Bergqvist*, *A. Pers*, *J. G. Walles*, *E. A. Hallin*, *C. I. Asplund* och *C. Johansson* i Hälsingborg;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *A. Wiklund*, *C. R. Jansson* i Falun, *P. Nilsson* i Bonarp, *L. J. Carlsson-Frosterud*, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *P. M. Olsson* i Blädinge, *B. F:son Holmgren*, *O. Nilsson* i Örebro, *J. Olofsson* i Digernäs och *O. Andersson* i Höör.

Bilaga 1.

Till riksdagens statsutskott.

Genom kungl. brev den 11 februari 1927 har järnvägsstyrelsen anbefallts avgiva yttrande bland annat över två likalydande motioner till årets riksdag, väckta den ena inom första kammaren (nr 85), den andra inom andra kammaren (nr 158), om anslag till påbörjande av en järnväg från Övertorneå till Pajala.

Till åtlydnad härav får järnvägsstyrelsen överlämna avskrift¹ av denna dag till Kungl. Maj:ts ingiven redogörelse för tidigare anbefalld undersökning för nämnda järnväg, vilken redogörelse jämväl ansetts i allt väsentligt kunna tjäna som yttrande över förenämnda motioner. Härjämte bilägges en karta, varå den ifrågasatta järnvägen angivits med röd färg.

Järnvägsstyrelsen vill här endast tillägga, att om riksdagen gentemot styrelsens avstyrkande skulle besluta den föreslagna banbyggnaden, för densamma erforderliga anslag i överensstämmelse med de beslut angående finansiering av vissa norrlandsbanor, som på Kungl. Maj:ts förslag fattats av 1926 års riksdag, i allt fall böra utgå av skattemedel och icke av lånemedel, såsom i motionerna ifrågasatts. Järnvägsstyrelsen tillåter sig beträffande denna fråga hänvisa till 1926 års statsverksproposition, utgifter för kapitalökning, sid. 1—7.

Stockholm den 25 februari 1927.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

AXEL GRANHOLM.

Hj. Fogelmarck.

Bilaga 2.

Till Konungen.

Genom Kungl. Maj:ts brev den 3 juli 1925 har järnvägsstyrelsen anbefallts dels verkställa fullständig undersökning för en järnväg från Övertorneå till Pajala kyrkoby i Norrbottens län, *dels ock* verkställa undersökning rörande fortsättning av en ifrågasatt bana Morjärv—Kalix i samma län längs kusten till Haparanda så lagd, att anslutning kan vinnas till såsom lämpliga ifrågasatta hamnlägen. Sistnämnda undersökning är ännu ej helt färdig, men är det styrelsens avsikt under närmaste tiden avgiva redogörelse för densamma i samband med den utredning angående statsbanan Morjärv—Nederkalix, beträffande vilken fullständig undersökning anbefallts genom Kungl. Maj:ts brev den 3 augusti 1917.

Styrelsen anser sig emellertid icke böra vänta med att avgiva redogörelse för det anbefallda uppdraget rörande Pajalabanan, då frågan om denna banas byggande nu blivit särskilt aktuell dels genom en av länsstyrelsen i Norrbot-

¹ Se Bilaga 2.

tens län den 30 augusti 1926 till Kungl. Maj:t ingiven skrivelse i frågan, dels genom vid innevarande års riksdag väckta motioner om anläggning av en dylik bana.

I nyss berörda skrivelse, vilken den 7 sistlidne september remitterats till järnvägsstyrelsen för utlåtande, hemställde nämligen länsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte till 1927 års riksdag framlägga proposition dels om anslag till inlandsbanans fortsättning söderifrån, i första hand till Sorsele i Västerbotten, dels om beviljande av anslag till anläggande av en järnväg i Tornedalen mellan Övertorneå och Pajala. Vidkommande den första punkten i länsstyrelsens hemställan, rörande inlandsbanans fortsättning, har järnvägsstyrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 september 1926 angående behovet av anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. avgivit det begärda utlåtandet och har således nu att yttra sig endast om den gjorda hemställan angående Pajalabanan.

Innan styrelsen då övergår till att lämna redogörelse för de nu fullbordade utredningarna för den ifrågasatta järnvägen Övertorneå—Pajala, tillåter sig styrelsen erinra om, att Kungl. Maj:t genom brev den 14 januari 1918 anbefallt styrelsen att under år 1918 verkställa förberedande utredningar rörande behovet av och förutsättningarna för en järnvägsanläggning genom Kalix och Torne äldalar från Nederkalix eller Övertorneå till Kiruna eller annan lämplig punkt å riksgränsbanan, vilken utredning jämväl skulle omfatta okulär undersökning av och ungefärliga kostnadsberäkningar för de särskilda sträckningarna. Därjämte bemyndigades järnvägsstyrelsen att av tillgängliga medel mot ersättning, varom Kungl. Maj:t på anmälan av styrelsen ville framdeles förordna, för ändamålet använda ett belopp av högst 25,000 kronor. Med anledning av vad sålunda anbefallts hava genom järnvägsstyrelsens försorg år 1918 verkställts okulärundersökningar för olika bansträckningar i Kalix och Torne äldalar, bland andra även den nu ifrågasatta linjen Övertorneå—Pajala, och upprättades i anslutning därtill år 1919 approximativa kostnadsberäkningar för de undersökta linjerna.

Ifråga om speciellt linjen Övertorneå (Matarengi)—Pajala väcktes därefter vid 1921 års riksdag motioner med hemställan, att riksdagen måtte på extra stat för år 1922 anvisa 75,000 kronor för verkställande av en allsidig utredning rörande framdragande av statsbanan från Matarengi till Pajala kyrkoby. Motionerna avstyrktes av statsutskottet, men riksdagen biföll ett av reservanter inom utskottet framfört förslag, att en undersökning redan då skulle äga rum. Denna borde dock för det dåvarande inskränkas till en okulär besiktning jämte en statistisk utredning, vartill torde förslå en betydligt mindre summa än den av motionärerna ifrågasatta. Resultatet blev också, att riksdagen för verkställande av en förberedande utredning rörande framdragande av statsbanan från Matarengi till Pajala kyrkoby på extra stat för år 1922 anvisade ett reservationsanslag av 15,000 kronor, varom järnvägsstyrelsen underrättades genom kommunikationsdepartementets ämbetsskrivelse den 27 juni 1921.

Beträffande de trafikekonomiska förutsättningarna för banan tillåter sig styrelsen att hänvisa till den ovan omnämnda trafikekonomiska utredningen och här endast anföra, att enligt de verkställda utredningarna banans trafikering skulle medföra en årlig driftförlust om 270,000 kronor, vilken förlust dock beräknas reducerad till 250,000 kronor, om hänsyn även tages till den ökade trafikinkomst, som den nya banan skulle medföra för det övriga stats-

banenätet. Härvid är dock att märka, att någon ränta på det kapital — 11,400,000 kronor — som skulle erfordras för bananläggningens utförande icke medtagits. Efter en räntefot av 5 % skulle anläggningskostnaden medföra en årsränta av 570,000 kronor. Summan av driftförlust och årsränta skulle således komma att uppgå till 820,000 kronor, vilken summa kan sägas angiva statens totala årskostnader för den nya järnvägsförbindelsen.

Då järnvägsstyrelsen nu med ledning av de sålunda anförda utredningsresultaten går att taga ställning till frågan, huruvida en järnväg mellan Övertorneå och Pajala under de närmaste åren bör komma till stånd, kan styrelsen, även om hänsyn tages till de särskilda skäl för behovet av och syftet med bättre kommunikationer i här berörda bygder, som anförts bland annat av länsstyrelsen i Norrbottens län, dock icke undgå att finna de med anläggningen och driften av den ifrågasatta banan förenade uppoffringarna för statsverket respektive statens järnvägar vara så stora i förhållande till de fördelar av ekonomisk eller annan art, som kunna beräknas vara att vinna, att styrelsen måste bestämt avstyrka järnvägsföretagets realiserande. Styrelsen anser sig så mycket mer kunna göra detta, som det med ledning av en av styrelsen företagen preliminär utredning synes möjligt att tillgodose bygdens kommunikationsbehov och det i här förevarande fall särskilda syftet med en god kommunikationsled på ett för det allmänna väsentligen mycket mindre kostsamt sätt än genom anläggande och drivande av en järnväg. I stället för byggande av järnväg mellan Övertorneå och Pajala kan styrelsen sålunda tänka sig, att genom statens försorg anordnades en regelbunden automobilinje på den nyligen med stora kostnader ombyggda landsvägen längs älven mellan dessa platser. Denna automobilinje skulle då avses såväl för person- som godstrafik och, för vinnande av fullständigast möjliga ersättning för järnväg och samma effekt, skulle å densamma tillämpas statens järnvägars taxa för befordring av både personer och gods. Även denna anordning måste emellertid förutsätta en så betydande uppoffring av statsmedel för att täcka emotsebara årliga driftsförluster, att tvekan måste råda, om kostnaderna även härför stå i rimlig proportion till värdet av vad som vinnes, men, för den händelse statsmakten likväl skulle med hänsyn till de alldeles särskilda förhållanden, som av ortsmyndigheterna påpekats råda uti Torne och Kalix älvdalar, vilja ifrågasätta någon större uppoffring från det allmännas sida till förmån för dessa gränsbygder, så anser styrelsen uppmärksamheten böra fästas vid detta senare alternativ för kommunikationsfrågans lösning. Skulle det alltså vid frågans prövning på högre ort anses, att några åtgärder av större mått böra vidtagas till fromma för denna gränsbygd, så anser styrelsen, att bestämmelse bör lämnas, huruvida alternativet med en statlig automobilinje bör vidare undersökas och utredas eller ej.

Remissakten av den 7 september 1926 återgår härjämte.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektören och souschefen Virgin, överdirektören Flodin, järnvägsfullmäktigena Hjorth och Johansson, fullmäktigesuppleanten Falkman, byråcheferna Svensson, Englund och Tydén samt t.f. byrådirektören Malmkvist.

Stockholm den 25 februari 1927.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

Hj. Fogelmarck.