

Nr 273.

Godkänd av första kammaren den 1 juni 1928.

Godkänd av andra kammaren den 1 juni 1928.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckta motioner om anslag till påbörjande av en banbyggnad från Övertorneå till Pajala.

(Statsutskottets utlåtande nr 128.)

Till Konungen.

Uti två inom riksdagen väckta likalydande motioner (I: 88 och II: 169) har hemställts, att riksdagen ville för budgetåret 1928—1929 bevilja och ställa till järnvägsstyrelsens förfogande för påbörjande av en banbyggnad från Övertorneå till Pajala ett belopp av 1,000,000 kronor.

Med stöd av § 46 i riksdagsordningen har riksdagens vederbörande utskott från *järnvägsstyrelsen* inhämtat yttrande över motionerna. Styrelsen framhåller härvid inledningsvis, att vid styrelsens sysslande med denna fråga och härvid gjorda utredningar framgätt, att av de två ursprungligen ifrågasatta alternativa linjerna, en från trakten av Morjärv längs Kalixdalen över Överkalix och en från Övertorneå längs Tornedalen till Pajala, företräde bör ur flera synpunkter lämnas åt det senare alternativet. Slutliga utredningar rörande en järnväg Övertorneå—Pajala hade genom styrelsens försorg verkställts, sedan styrelsen på därom framställd begäran genom kungl. brev den 3 juli 1925 erhållit bemyndigande att verkställa sådana. I yttrande av den 25 februari 1927 hade styrelsen med överlämnande av fullständiga tekniska och trafikekonomiska utredningar angivit sin uppfattning angående lämpligheten att utföra berörda järnvägsanläggning. Rörande tekniska förhållanden vid den ifrågasatta järnvägen erinrar styrelsen, att kostnaderna för den 112.2 km. långa banan beräknats till 11,400,000 kronor. De beräknade årliga trafikinkomsterna, 101,000 kronor, sammanställda med utgifterna för drift och underhåll, 372,000 kronor, gäve till resultat en årlig driftförlust av i runt tal 270,000 kronor, vartill komme, att ingen avkastning kunde beräknas på ett kapital av omkring 11 miljoner kronor. Under erinran vidare, att styrelsen vid sin nämnda utredning hänvisat till den möjlighet, som föreläge, att genom en automobillinje, vars trafikerande kunde uppdragas åt statens järnvägar, tillgodose bygdens kommunikationsbehov på ett för det allmänna vida mindre kostsamt sätt, har styrelsen anfört bl. a. följande:

»Sedan järnvägsstyrelsen genom kungl. brev den 3 oktober 1927 anbefallts att skyndsamt verkställa den sålunda ifrågasatta utredningen, har styrelsen den 13 januari 1928 avgivit yttrande i frågan. Styrelsen erinrar i denna utredning, att postdiligenstrafik numera anordnats å sträckningen Övertorneå—Tärendö—Pajala. Den ifrågasatta nya billinjen åter skulle följa den långa Torneälven löpande landsvägen, vilken under en följd av år varit föremål för förstärkning, breddning och uträtning. För anordnande av fullständig linjetrafik, omfattande såväl person- som godstrafik, beräknades erforderligt ett kapital av omkring 600,000 kronor, fördelat med 250,000 kronor på byggnader och dylikt och återstoden på personomnibusar och lastbilar med tillbehör. Härtill komme ett belopp av 100,000 kronor för snöskyddsanordningar, vilken kostnad dock antogs komma att bestridas med automobilskattemedel.

Medan ekonomiska skäl trädde hindrande i vägen för inläggandet av mer än ett tågpar dagligen å en järnväg mellan Övertorneå och Pajala, skulle det vid anordnande av linjetrafik bliva möjligt att inrätta dubbelturer, varigenom befolkningens resebehov skulle på ett bättre sätt tillgodoses.

Av den verkställda undersökningen framgick, att anordnandet av billinje krävde omkring 10 miljoner kronor mindre kapitalutlägg, än som fordrades för anläggning av en järnväg, och att de årliga driftförlusterna vid en billinje syntes bliva mindre än vid en järnväg. Även för trafikanterna skulle billinjen i vissa avseenden medföra större fördelar, än en järnväg utan oskäligen kostnadsökning skulle kunna lämna. Vid omnibustrafik skulle sålunda för persontrafiken lämpligare tider för resas anträdande och avslutande samt flera reselägenheter kunna erhållas, och mot en något längre resetid med omnibus svarade i många fall kortare färd till och från station. Godsbefraktarne, särskilt större sådana, skulle kunna få sitt gods lastat och lossat vid egen gård. Då slutligen den grundförutsättningen gjorts, att samma avgifter som i järnvägstrafik skulle tillämpas, finge befolkningen i övrigt ungefär samma fördelar av en under ifrågasatta villkor upprätthållen linjetrafik som av en järnväg.

Såsom av föregående redogörelse framgår, äro järnvägsstyrelsens utredningar beträffande den övre Tornedalens kommunikationsfråga att betrakta såsom tills vidare slutförda, och lära de också föreligga i så fullständigt utarbetat skick, att därpå skall kunna grundas ett bedömande och beslut i frågan. Mera ingående undersökningar i syfte att utreda, huruvida förbättringar eller förenklingar och besparingar äro möjliga att i vissa avseenden genomföra, kunna ej giva sådana resultat, att de bliva av någon större betydelse för avgörandet, om järnväg skall byggas eller icke. Dylika detaljundersökningar synas därför lämpligen böra uppskjutas, till dess statsmakternas principbeslut i ärendet fattats. Från järnvägsstyrelsens sida föreligger sålunda ingen erinran, mot att sådant beslut fattas vid innevarande års riksdag, men väl har styrelsen ett direkt intresse av att så sker, enär styrelsen anser önskligt, att den årligen uppdykande frågan en gång får sin lösning.

Beträffande det sätt, på vilket ifrågavarande kommunikationsfråga då lämpligast bör lösas, har styrelsen, som har att betrakta spörsmålet ur övervägande ekonomisk synpunkt och som har att bevaka statsbanornas och deras trafikanters intressen, icke anledning att intaga en annan ståndpunkt än tidigare. Därest sålunda de särskilda hänsyn, som äro förknippade med frågan om kommunikationernas ordnande i ifrågavarande gränsbygd, skulle föranleda statsmakterna att ikläda sig betydande uppoffringar härför, får

styrelsen i första hand förorda, att, såsom för det allmänna billigast liksom för föreliggande behov tillfyllestgörande, beslut fattas om anordnande genom statens järnvägars försorg av regelbunden omnibus- och lastbilstrafik mellan Övertorneå och Pajala och om anvisande av härför erforderligt engångsanslag, ävensom därom att statens järnvägar skola genom årliga anslag hållas skadeslösa för de vid biltrafiken uppkommande driftförlusterna.

Skulle emellertid, vilket styrelsen med hänsyn till vid årets riksdag fattade beslut angående inlandsbanans byggande utan avbrott ävensom till de uttalanden rörande Pajalabanan, som fällts av 1927 års statsutskott och i årets statsverksproposition, icke finner osannolikt, ett principbeslut i berörda kommunikationsfråga, därest sådant fattas, komma att utfalla i annan riktning och innebära, att järnväg till Pajala skall byggas, så uppkommer frågan, vid vilken tidpunkt järnvägens byggande skall taga sin början. Därvid vill styrelsen framhålla, att byggandet av en järnväg till Pajala samtidigt med eller till och med i viss mån före byggandet av den återstående delen av inlandsbanan kan synas ur såväl samhällelig som ekonomisk synpunkt fullt berättigat, enär förstnämnda järnväg ju kommer att genomlöpa och betjäna trakter, vilka hysa en ojämförligt större befolkning och jämväl äga vida större utvecklingsmöjligheter än de trakter, som beröras av den likväl redan beslutade delen av inlandsbanan mellan Sorsele och Arvidsjaur, framdeles utsträckt till Jokkmokk. Länsstyrelsen i Norrbottens län har i sitt yttrande beträffande detta fortsatta byggande av inlandsbanan framhållit, att banan för befolkningens kommunikationsbehov i själva verket är av underordnad betydelse, men att den är ofrånkomlig ur försvarssynpunkt. Länsstyrelsen låter framskymta, att andra järnvägsbyggnader i länet skulle vara angelägnare och av större nytta för befolkningen, och torde då närmast syfta på Pajalabanan, beträffande vilken länsstyrelsen framhåller såsom av utomordentligt stor betydelse, att den påbörjas, då i berörda trakter förefinnes ett stort trafikbehov för en talrik och i stark tillväxt varande befolkning. Även om inlandsbanans färdigbyggande ur ren försvarssynpunkt givetvis måste tillmätas större betydelse än Pajalabanan, så har dock vidare även denna senare en nationell betydelse, som järnvägsstyrelsen icke underskattar, ehuru styrelsen ansett, att banans ifrågavarande uppgift skulle sannolikt för en ganska lång tid framåt kunna lika väl fyllas genom en på lämpligt sätt anordnad och driven automobillinje. På grund av det anförda synes det styrelsen, att igångsättandet av en järnvägsbyggnad till Pajala, därest en sådan principiellt beslutes, icke lämpligen bör uppskjutas. Detta torde, synes det styrelsen, ej heller vara ur budgetsynpunkt nödvändigt med hänsyn till storleken av de samlade årliga anslag, som därefter skulle erfordras för järnvägsbyggande i övre Norrland. Arbetena å Pajalabanan skulle nämligen ej komma att igångsättas med någon större kraft förrän vid tidpunkt, då annan nu pågående banbyggnad blir fullbordad, i det att slutanslag för tvärbanan Jörn—Arvidsjaur beviljats för budgetåret 1928—1929. Ur anslagssynpunkt torde det därför icke böra möta något hinder att omedelbart därefter upptaga arbetena å banan från Övertorneå till Pajala, varom beslut då borde fattas redan av innevarande års riksdag.

Styrelsen, som alltså finner frågan om kommunikationernas ordnande i den övre Tornedalen föreligga i så utrett skick, att ett principbeslut i ärendet bör kunna fattas vid årets riksdag, och även angeläget, att avgörande snarast möjligt träffas i denna sedan lång tid under utredning varande fråga, får såsom för det allmänna billigast, för tillgodoseende av föreliggande behov tillfyllestgörande samt för statens järnvägar förmånligast förorda, att regelbunden omnibus- och lastbilstrafik genom statens försorg anordnas mellan Övertorneå och Pajala på sätt ovan närmare angivits.

Skulle emellertid beslut fattas om byggande av järnväg mellan nämnda orter, har styrelsen ingen erinran att göra mot principellt bifall till de för styrelsens yttrande remitterade motionerna om beviljande för budgetåret 1928—1929 av anslag för påbörjande av en banbyggnad från Övertorneå till Pajala, varvid dock anslaget, då det detta år endast kan gälla förberedelser för banbygget, torde böra begränsas förslagsvis till 100,000 i stället för begärda 1,000,000 kronor. Styrelsen vill dock med hänsyn till det ovan sagda därvid framhålla den tvingande angelägenheten, att, då ärendet skall avgöras, samtidigt upptages till prövning och avgörande också frågan om den bortskrivning av visst i statsbaneaffären infört lånekapital, som framstår som nödvändig med hänsyn till ej mindre det fortsatta byggande av förlustbringande banor än även förestående taxesänkning med ty åtföljande inkomstminskning.»

Chefen för järnvägsstyrelsens militärbyrå, byråchefen Pantzerhielm, har anfört avvikande mening beträffande av styrelsen framlagd plan till byggandet av nya statsbanor i Norrland, varvid han framhållit, att ur militär transportsynpunkt inlandsbanans snabba fullbordande vore av ojämförligt större betydelse än anläggandet av statsbana Övertorneå—Pajala, varför han ansåge, att inlandsbanan borde fullbordas, innan Pajalabanen bårörjas.

Att befrämja svensk odling och bebyggelse uti ifrågavarande nordliga gränstrakter framstår tvivelsutan som en angelägen nationell uppgift. Detta har redan tidigare vid skilda tillfällen inom riksdagen framhållits, därvid också betonats den stora betydelsen från dessa synpunkter av ifrågavarande gränsbans förlängning från dess nuvarande slutpunkt vid Övertorneå upp till Pajala. Enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat, skulle det nya banföretaget också lämpligen låta sig inpassas i den plan, varefter övriga redan beslutade järnvägsbyggnader i Norrland avsetts att bedrivas.

Att på enskilda motioner nu fatta beslut om igångsättande av ett i olika avseenden så vittutseende företag måste riksdagen dock finna alltför vanskligt.

Erinras må, att förevarande fråga för närvarande är beroende på Eders Kungl. Maj:ts prövning; sedan järnvägsstyrelsen den 3 juli 1925 anbefallts — bland annat — verkställa fullständig undersökning för en järnväg från Övertorneå till Pajala kyrkoby i Norrbottens län, har nämligen styrelsen den 25 februari 1927 inkommit med den sålunda anbefallda utredningen, därvid järnvägsstyrelsen hänvisat på möjligheten att genom en av statens järnvägar driven automobillinje tillgodose bygdens kommunikationsbehov på ett för det allmänna vida mindre kostsamt sätt.

Riksdagen anser sig vidare böra erinra därom, att frågan om lämplig uthamn för Haparanda och därmed för hela Tornedalen, till vars utredning innevarande riksdag redan beviljat medel, också är av betydelse för ordnandet av kommunikationerna inom denna gränsbygd.

För ett snart avgörande av förevarande kommunikationsspörsmål talar otvivelaktigt, såsom länsstyrelsen och jämväl järnvägsstyrelsen framhållit, den utomordentliga betydelse detsamma äger för Tornedalens talrika och i stark tillväxt stadda befolkning och för dess närmande till landet i övrigt.

Från dessa utgångspunkter anser riksdagen, att frågan bör göras till föremål för Eders Kungl. Maj:ts skyndsamma övervägande.

Under åberopande härav får riksdagen, i anledning av de i ämnet väckta motionerna (I: 88 och II: 169), hos Eders Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt övervägande av frågan om ordnande av Tornedalens kommunikationsfråga.

Stockholm den 1 juni 1928.

Med undersätlig vördnad.
