

Nr 67.

Av herr Bergqvist m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts förslag om inrättande av en statens automobilinje Övertorneå—Pajala.

Frågan om förbättrade kommunikationsförhållanden i Tornedalen ovanför Övertorneå har vid flera föregående riksdagar varit föremål för övervägande på grund av i ärendet väckta motioner. I år har den fått en särskild aktualitet genom det förslag Kungl. Maj:t framlagt i statsverkspropositionen om inrättande av en statens automobilinje Övertorneå—Pajala. (Utgifter för kapitalökning, bil. 2, sid. 63 ff.)

I de motioner, som väckts i denna kommunikationsfråga vid såväl 1927 som 1928 års riksdagar, har man tänkt sig frågan löst på det sättet, att järnvägen skulle fortsättas från Övertorneå uppåt älvdalen, så att tornedalsbanan komme att framdragas ända till Pajala, och medel ha begärts för påbörjande av detta arbete.

Såväl från riksdagens som från myndigheternas sida har under ärendets gång erkänts, att Tornedalens kommunikationsfråga kräver en snar lösning. Men angående det sätt, varpå detta bör ske, ha stridiga meningar gjort sig gällande. Dessa stå nu mot varandra.

Ortens befolkning yrkar enhälligt på att få järnväg och vill icke på några villkor godkänna en automobilinje såsom en tillfredsställande eller acceptabel lösning av frågan. Ortsmyndigheterna anse likaledes, att den enda verkliga lösningen ligger i byggandet av en järnväg. I denna riktning har länsstyrelsen i Norrbottens län yttrat sig, och av samma mening är landstinget. Länetns representanter i riksdagen både i första och andra kammaren äro även av den övertygelsen, att någon tillfredsställande eller slutgiltig lösning icke vinnes genom inrättande av en motortrafikinje utan att järnvägen förr eller senare tvingar sig fram.

Järnvägsstyrelsen åter, som ser frågan företrädesvis ur trafikekonomisk synpunkt, har ansett sig böra i första hand förordna en automobilinje, därför att denna ställer sig billigare än en järnväg.

Riksdagen har hittills icke intagit någon avgjord ståndpunkt till de båda alternativen järnväg eller automobilinje. Men Kungl. Maj:t har nu bestämt sig för det senare alternativet och på grund därav i år framlagt sitt ovan nämnda förslag för riksdagen.

Det må visst erkännas, att ett ingalunda oviktigt steg till samfärdselns förbättrande i dessa avlägsna gränstrakter tages med inrättande av en

automobillinje på sätt Kungl. Maj:t föreslår. Men för den som varit i tillfälle att studera förhållandena däruppe på närmare håll står det dock klart, att orten därmed dock icke får vad den behöver. Det är gott och väl att persontrafiken och den lättare godstrafiken blir relativt bra ordnad, men detta är icke själva kärnan i förevarande kommunikationsproblem. Vad som behöves är en trafikled, som blir icke blott en svag hävstång utan en verklig domkraft till höjande av hela trakten i materiell odling och utveckling i överensstämmelse med de rika naturmöjligheter, som finnas därtill i Tornedalen. I detta avseende är utan all gensägelse järnvägen en faktor av helt annan valör än automobillinjen. Stationsplatser och banvaktsstugor bli utströdda som frön i ödebygderna och giva så småningom anledning till ytterligare bosättning och bebyggelse. En automobillinje däremot kan icke beräknas bli av någon nämnvärd betydelse för brytande av ny bygd.

Även såsom rent trafikmedel är den järnvägen långt underlägsen. För exploaterande i en framtid av de malmtillgångar, som finnas i pajalatrakten är den oanvändbar. För befraktande av trävaror är en automobillinje också otillräcklig. Tyngre gods i allmänhet kräver solidare trafikmedel än automobiler. Vägarna däruppe skulle icke heller utan väsentlig förstärkning kunna bära en mycket tung trafik. Vidare skulle omlastning av varor nödgas ske i Övertorneå från järnvägsvagnar till bilar eller tvärtom vare sig det gällde export från eller import till bygden. Detta skulle förorsaka både försenande och fördyrande av frakterna.

Med en järnväg kunde man förvänta, att någon liten industri så småningom skulle uppstå utefter älvdalen, särskilt sedan hamnfrågan ordnats, något som för hela detta trafikproblem är av den allra största betydelse, men med endast motortrafik å landsvägarna lära väl inga förutsättningar därför komma att finnas.

Mycket starka materiella skäl förefinnas för byggandet av denna bana. Men det finnes även ideella skäl, och dessa väga till och med tyngre än de materiella.

Befolkningen i gränstrakten talar visserligen ett främmande språk, men den är svensk till sinne och tänkesätt. Under generationer har den sett sig omhuldad av de svenska statsmakterna och myndigheterna, och den har vant sig att betrakta utvecklingen på den svenska sidan om gränsälven såsom ett gott stycke framför utvecklingen på andra sidan. Emellertid ha de finska statsmakterna under de senare åren börjat driva en mycket utvecklingskraftig gränspolitik, varigenom gränstrakterna mot Sverige ryckt fram med stora steg. I avseende på kommunikationer utefter gränsen börja finnarna redan överträffa svenskarna både i fråga om bekvämlighet och prisbillighet. Sin järnväg ha de fört fram ett stycke längre upp än den svenska gränsjärnvägen når, och kommer nu en automobillinje att anläggas till Pajala, är det högst troligt, att finnarna fortsätta sitt järnvägsbygge norrut, åtminstone till Pello. Att en anordning med biltrafik på

svenska sidan och järnväg på den finska skulle komma att draga över en icke ringa del av den svenska trafiken och kanske därmed även en god del sympatier till Finland kan man nästan på förhand beräkna.

Befolkningen själv önskar dock icke en sådan sakernas utveckling. Det är därför den är så angelägen att få järnväg på svenska sidan, och det är därför den ställer sig så oförstående till en automobillinje.

Man kan med skäl fråga sig, om icke den fosterländska stämning och anda, som råder hos gränsbefolkningen, är en ytterst värdefull tillgång att taga vara på. Man bör icke alltför noga räkna kronor och ören, när det gäller att stärka och befästa den. Det synes icke heller vara psykologiskt klokt att sätta denna anda på ett irriterande prov genom att tvinga på befolkningen ett kommunikationsmedel, som den ej vill ha. Befolkningen har nu också levat sig in i den förhoppningen, att järnvägen skall komma.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har varmt förordat den. Kommunikationsministern Meurling uttalade sig också i statsverkspropositionen år 1928 mycket välvilligt för densamma. Han yttrade därom: »Beträffande frågan om beviljande av anslag för statens järnvägsbyggnader i Norrland, synes det önskvärt, att ett anslagsbelopp i huvudsak motsvarande vad som under de senaste åren i genomsnitt pläгат anvisas för ändamålet jämväl under de närmaste åren framåt kan beviljas. Härigenom skulle möjlighet vinnas att med bibehållande i lämplig utsträckning av den erfarna arbetspersonalen och i en för ekonomiskt järnvägsbyggande lämpad takt fortsätta redan beslutade banbyggnader ävensom att i den mån dessa avslutas kunna, där så befinnes lämpligt, påbörja byggandet av någon enstaka ny statsbana, exempelvis den bana i Tornedalen, som livligt förordats av länsstyrelsen i Norrbottens län och vars anläggande synes kunna leda till gagn för denna utvecklingskraftiga gränsbygd.»

Vad järnvägsstyrelsen angår, ställde sig icke heller denna i sitt yttrande till 1928 års riksdag i anledning av de väckta motionerna helt avvisande till den ifrågasatta järnvägen. Visserligen förordade den i första rummet en automobillinje men fann med hänsyn till av Kungl. Maj:t och riksdagen gjorda uttalanden icke osannolikt, att järnvägen kunde komma att beslutas, och framhöll därvid, att byggandet av en järnväg till Pajala samtidigt med eller till och med i viss mån före byggandet av den återstående delen av inlandsbanan kunde synas såväl ur samhällelig som ekonomisk synpunkt fullt berättigad.

Det är icke så underligt, om befolkningen av allt vad som sålunda hittills förekommit i frågan fått den uppfattningen, att järnvägsprojektet legat väl till och att den kunde vänta en lycklig lösning därav inom den närmaste tiden. Skulle nu emellertid denna förhoppning gäckas, blir missräkningen stor.

Vad som hos järnvägsstyrelsen och regeringen väckt de största betänkligheterna mot byggandet av pajalabanen äro de med anläggningen och driften

förenade kostnaderna. Oförnekligt är ju också, att järnvägen blir väsentligt dyrare i anläggning än en automobillinje. Men denna merkostnad uppvägs av den större nytta järnvägen gör i alla avseenden. För övrigt är det icke mer än billigt, att någon del av de rikliga medel, som inflyta till statsverket från Norrbotten, får disponeras för ett tillfredsställande tillgodoseende av förefintliga behov inom länet. Vad driftkostnaderna angå torde det kunna diskuteras, huruvida järnvägen komme att ställa sig ogynnsammare än automobillinjen. En jämförande översikt av den ekonomiska sidan rörande de båda alternativen torde kunna visa, att skillnaden i det väntade underskottet sannolikt komme att ställa sig i viss mån något annorlunda än vad som officiellt beräknats.

Den närmare utredning i ärendet, som av järnvägsstyrelsen verkställts, och som finnes intagen i statsverkspropositionen har synbarligen utgjort den grund, på vilken kommunikationsministern framfört sitt förslag till Kungl. Maj:t om äskande av anslag för anordnande av automobillinje mellan Övertorneå och Pajala.

Beträffande denna av järnvägsstyrelsen verkställda utredning må emellertid anföras följande.

Enligt av järnvägsstyrelsen gjorda beräkningar skulle en järnväg mellan Övertorneå och Pajala (112 km) draga en byggnadskostnad av 11 400 000 kronor. I detta belopp har då icke medräknats kostnad för rullande materiel, vilken ansetts kunna tillhandahållas från befintligt överskott vid de redan trafikerade banorna. Denna byggnadskostnad, 101 600 kronor per kilometer, förefaller hög.

Järnvägsstyrelsen antyder själv i sina utredningar om banan såsom icke osannolikt, att genom förenklingar i banans byggnadssätt anläggningskostnaderna skulle kunna nedbringas med ett eller annat hundratusental kronor.

Då ifrågavarande järnväg synes böra byggas efter enklast möjliga standard lär det kunna ifrågasättas, huruvida icke kostnaderna än ytterligare kunna nedbringas.

Beträffande järnvägens ekonomi har styrelsen kommit till, att med ett tågpar dagligen i vardera riktningen inkomsterna per år skulle uppgå till 101 000 kronor och utgifterna till 372 000 kronor, vadan den årliga driftsförlusten skulle bli 271 000 kronor.

Beträffande billinjen skulle dennas anordnande draga en kostnad av 600 000 kronor. Billinjens ekonomi vid förutsättning av, i vardera riktningen, en daglig tur året om och ytterligare en daglig tur under tiden 15 maj—14 september samt en tur 4 dagar i veckan under återstoden av året, vilken omfattning av turlistan vid trafikens uppehållande med bilar torde vara den minsta att räkna med, skulle ställa sig så, att inkomsterna beräknas till 76 900 kronor och utgifterna till 270 390 kronor, i vilket belopp inräknats 10 000 kronor för vintervägunderhåll, som styrelsen anser att vägdistriktet skall ersätta. Driftsförlusten å billinjen skulle då uppgå till

183 000 kronor för år. — Om samma antal turer skulle anordnas å järnvägen som å billinjen, skulle driftsförlusten för järnvägen ökas med 80 000 kronor och sålunda uppgå till 350 000 kronor per år.

Vid jämförelse mellan de ekonomiska resultaten bör emellertid bemärkas, att för billinjen icke inräknats kostnad för snöskärmars anordnande (av järnvägsstyrelsen uppskattad till 100 000 kronor) och icke heller hänsyn tagits till det ökade vägunderhållet. Det lär kunna ifrågasättas, huruvida icke såväl dessa kostnader som förenämnda kostnad å 10 000 kronor böra belasta billinjen.

Vidare bör bemärkas att, med hänsyn till den gjorda förutsättningen för taxenivån att avgifterna å billinjen skola vara desamma som för järnvägen, vid ökad trafik driftsförlusten minskas vid järnvägen, men ökas vid billinjen.

Vid en ökning av trafiken med exempelvis 50 % torde utgifterna för järnvägsdriften praktiskt taget bliva oförändrade.

Driftsförlusten vid framförande å järnväg av denna trafik skulle då komma att uppgå till $372\ 000 - 1\frac{1}{2} \times 101\ 000 = 220\ 500$ kronor, under det att förlusterna vid bildriften lära kunna uppskattas till $1\frac{1}{2} \times 260\ 390 - 1\frac{1}{2} \times 76\ 900 = 275\ 000$ kronor. Redan vid denna trafikökning kommer sålunda driftsförlusten för biltrafiken att bliva betydligt större än för järnvägstrafiken.

Särskilt anmärkningsvärt synes det vara, att oaktat järnvägsstyrelsen gör gällande, att en automobillinje skulle med samma effekt som en järnväg kunna tillgodose kommunikationsbehovet i Tornedalen, styrelsen likväl i driftskalkylerna räknat med helt olika trafikkvantiteter. Sålunda räknas i händelse av järnväg med en godstrafik av 7 700 ton, under det att motsvarande siffra för automobiltrafik upptagits till endast 4 850 ton. Skulle biltrafiken framföra samma godsmängd som den för järnvägen beräknade, skulle redan från början driftsförlusten å järnvägen bliva avsevärt mindre än för billinjen.

Oavsett de justeringar, som ovan antytts, lär det emellertid icke vara uteslutet att ytterligare jämkningar kunna vidtagas till fördel för järnvägsdriften vid jämförelsen mellan denna och bildriften, främst genom övergång i lämplig omfattning till motorvagnsdrift. Även om motorvagnsfrågan ännu icke blivit löst på ett fullt tillfredsställande och slutgiltigt sätt, ehuru vid de enskilda järnvägarna numera ett stort antal motorvagnar äro i drift, så lär det dock kunna tagas för visst, att så kommer att ske under närmaste framtid och säkerligen under pajalabanans byggnadstid, som torde komma att utsträckas över omkring åtta år.

Det är en känd sak, att allt fortsatt järnvägsbyggande i Norrland sedan flera år tillbaka av järnvägsstyrelsen motarbetats. Sålunda motsatte sig järnvägsstyrelsen på sin tid inlandsbanans fortsättande från Storuman norrut, tvärbanans Hällnäs—Stensele fortsättande från Lycksele till Stensele,

vidare norra inlandsbanans fortsättande från Harsprånget (Stora Luleälv) till Jokkmokk och nu senast inlandsbanans byggande mellan Arvidsjaur och Sorsele samt fortsättningen från Arvidsjaur till Jokkmokk. Järnvägsstyrelsen har som huvudskäl för denna sin ståndpunkt alltjämt anfört, att nya banor i Norrland icke blott icke förränta de i desamma investerade kapitalen utan dessutom förorsaka avsevärda årliga driftsförluster.

Denna järnvägsstyrelsens ståndpunkt till det fortsatta järnvägsbyggandet i övre Norrland är ju fullt förklarlig med hänsyn till de intressen styrelsen som affärsdrivande verk har att bevaka.

Statsmakterna hava emellertid icke räknat med järnvägsbyggnadsföretagens räntabilitet, utan huvudsynpunkten har för dem varit att genom järnvägars framdragande bereda bättre levnadsvillkor för en i kommunikationshänseende såväl som i många andra avseenden vanlottad ödemarkebefolkning och att för denna befolkning skapa utvecklingsmöjligheter för framtiden. Man har med andra ord funnit med landets nytta — sedd på längre sikt — förenat att bygga kulturbanor.

Att pajalabanen förutom sin rent nationellt svenskbevarande uppgift jämväl är en kulturkana av första ordningen lär väl av ingen kunna bestridas.

Vad beträffar föreliggande järnvägsfråga, sedd ur statsekonomisk synpunkt, må framhållas, att av det anslag, kronor 300 000, som ifrågasättes för anordnande av automobillinje, skulle huvudsakliga delen åtgå till materialanskaffning o. d. och endast en ringa del gå ut i form av arbetslöner för utförda vägarbeten. Någon nämnvärd lättnad i den rådande arbetslösheten i övre Norrland skulle sålunda därigenom ej ernås.

Om däremot en järnvägsbyggnad komme till utförande i Tornedalen, skulle detta i långt högre grad lätta arbetslösheten och därigenom minska utgifterna för arbetslöshetsunderstöd och nödhjälpsarbeten.

Med hänsyn därför till den arbetslöshet, som f. n. är rådande i övre delarna av Norrbottens kustland och jämväl med hänsyn till den arbetslöshet, som är att förvänta på grund av de undan för undan upphörande järnvägsbyggnaderna, måste pajalabanans igångsättande omedelbart framstå såsom även ur arbetslöshetssynpunkt synnerligen angeläget.

Ur budgetsynpunkt lära icke några svårigheter möta att nu påbörja järnvägen i fråga. För budgetåret 1928—1929 har för nya statsbanebyggnader sammanlagt anvisats 4 850 000 kronor. De nu i statsverkspropositionen för nästkommande budgetår äskade anslagen för samma ändamål uppgå till 4 000 000 kronor. Lägges härtill 300 000 kronor för pajalabanans påbörjande eller samma belopp, som begärts för startande av billinjen, kommer totalbeloppet för järnvägsbyggnaderna att utgöra 4 300 000 kronor eller något mindre belopp än som utgått under innevarande budgetår.

I fortsättningen torde anslaget till pajalabanen lämpligen för budgetåret 1930—1931 kunna sättas till 1 000 000 kronor, varigenom anslagsbeloppet

för järnvägsbyggnaderna, med godtagande för övriga pågående byggnader av de anslagsbelopp, som järnvägsstyrelsen ifrågasatt i den tablå över anslag, som styrelsen fogat till sin under föregående år till riksdagens statsutskott avgivna redogörelse angående utredningarna för pajalabanan m. m., skulle komma att uppgå till 4 500 000 kronor eller endast obetydligt utöver vad som nu ifrågasättes. Om härefter följes vad järnvägsstyrelsen ifrågasatt enligt förenämnda tablå, innebär detta, att anslagsbeloppen under de närmast följande budgetåren nedgå till 4 000 000 kronor per år.

Det bör också bemärkas att vid banbyggnadens igångsättande nu, den ifrågasatta biltrafiken kan inhiberas, medförande för statsverket en insparad utgift för driftsförlusten å densamma, vilken förlust i mån av trafikens ökning ständigt stegras och vilken under banans åttaåriga byggnadstid läser kunna uppskattas till inemot ett par miljoner kronor.

Då det i här förevarande fall rör sig om en fråga, som är av osedvanligt stor betydelse icke blott ekonomiskt och kulturellt utan även nationellt, är det av utomordentlig vikt, att den löses på ett sätt, som länder såväl landsändan som riket i dess helhet till den största nyttan. Den enda verkligt effektiva lösningen vinnes här endast genom anläggande av en järnväg. Med en automobillinje blir denna avlägsna gränstrakt varken betjänad eller tillfredsställd.

I de motioner, som under de föregående åren väckts i denna fråga, har för det första byggnadsåret begärts ett belopp av 1 000 000 kronor. Detta belopp synes också lämpligt avvägt och för påbörjande av arbetet i skälig utsträckning erforderligt. Men för att nu ingen rubbning skall ske i den uppgjorda budgeten må framställningen av anslag för detta banbygge för budgetåret 1929—1930 begränsas till ett mindre belopp, nämligen det som Kungl. Maj:t äskat för inrättande av automobillinjen eller 300 000 kronor. Därmed kan visserligen icke arbetet påbörjas i någon större utsträckning, men huvudsaken är, att det åtminstone kan komma i gång.

Med återopande av vad sålunda anförts få vi vördsamt hemställa,

att riksdagen ville med avslag å Kungl. Maj:ts förslag om inrättande av en statens automobillinje Övertorneå—Pajala besluta, att järnväg skall å nämnda sträcka anläggas samt för påbörjande av arbetet därmed för budgetåret 1929—1930 bevilja ett anslag av 300 000 kronor.

Stockholm den 21 januari 1929.

O. Bergqvist.
D. Hansén.

Gustav Rosén.
K. G. Westman.

