

Nr 530.

Av herr **Johansson** i Tväråselet **m. fl.**, *angående anläggning av en enklare järnväg i Pite älvdal.*

När 1916 års riksdag biföll Kungl. Maj:ts proposition nr 142 angående statsbanebyggnader i Norrland, så godkände den samtidigt följande programmatiska uttalande av dåvarande departementschefen, numera riksmarskalken Oscar von Sydow.

»Av den allmänna översikt angående tvärbanornas betydelse, som jag i det föregående lämnat, torde framgå, att inom det vidsträckta området mellan de båda längdbanorna i övre Norrland ett behov av järnvägskommunikationer framträder i var och en av de älvdalar, där en större bosättning hittills ägt rum. Det kan emellertid av finansiella skäl icke ifrågasättas att i en plan för den närmaste tidens järnvägsbyggnader söka tillgodose detta behov i dess helhet. En begränsning är nödvändig, och det kan ej undvikas, att härvid järnvägsförslag av avsevärd ekonomisk betydenhet bliva utsovrade och ställda på framtiden.

En allsidig prövning av det föreliggande järnvägsproblemet i dess helhet ställer som huvudkrav på de tvärbanor, som i främsta rummet kunna ifrågakomma till byggnad, att de kunna tjäna som goda förbindelseleder mellan de viktigaste kulturdistrikten kring inlandsbanan och med dem närmast samhörande kustområden och hamnstäder samt att de tillika direkt beröra de i jordbruks- och industriellt hänseende mest framskridna och utvecklingsdugliga älvsdalsområdena.»

Sedan departementschefen föreslagit tvärbanorna Forsmo—Hoting, bibanan Hällnäs—Lycksele och Jörn—Avaviken, gjordes följande uttalande:

»De banor, som sålunda föreslås i första rummet bära byggas, äro enligt min uppfattning oundgängligen av behovet påkallade dels i egenskap av förbindelseleder mellan de båda längdbanorna dels ock för tillgodogörande av de naturtillgångar av skilda slag, varpå de direkt berörda trafikområdena äro synnerligen rika. Med byggande av dessa banor torde det framtida behovet av järnvägar icke kunna anses fyllt inom det ofantliga landområde, som beröres av de föreslagna banorna. Dessa torde fastmer få anses äga karaktären av huvudlinjer: byggandet av ytterligare erforderliga, i regel kortare linjer av mindre betydenhet måste emellertid ställas på framtiden, när utvecklingen kommit längre och framför allt när landets ekonomiska möjligheter blivit större.»

Av de älvdalar, som, åtminstone sedan inlandsbanan år 1916 blev definitivt bestämd, ansetts i första rummet bära ihågkommas av statsmakterna

med tvärbana, är Pite älvdal mellan stambanan och inlandsbanan. När denna tvärbana icke framfördes under något av de följande åren, så fick en kommitté, som tillsatts av respektive kommuner för att arbeta på en ändring av inlandsbanesträckningen, även i uppdrag att arbeta för åstadkommande av en tvärbana från Älvsbyn till inlandsbanan. Det anses nämligen att när riksdagen icke gjorde någon erinran mot ovan angivna uttalanden av departementschefen, så kunde man alltjämt hoppas att Pite älvdal skulle få komma i åtanke när nästa tvärbana bygges. Det torde icke kunna bestridas att den del av älv dalen som nu är i behov av tvärbana ur kulturell synpunkt är den allra viktigaste av dem, som kunna tänkas bära erhålla tvärbana mellan stambanan och inlandsbanan. Då en sådan bana kommer att utgöra en fortsättning på Pitebanan, så komma Hortlax, Piteå landskommun, Norrfjärden, Älvsby, en del av Jokkmokks och Arvidsjaurs socknar samt Piteå stad, tillsammans cirka 40,000 människor, att direkt få nytta av det varuutbyte, som uppstår genom banans tillkomst.

Den ovannämnda järnvägskommittén har till undertecknade inlämnat en framställning i denna fråga, som i övrigt belyser tvärbanans behövlighet och som närslutes såsom bilaga.

I anslutning till vad som sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville snarast låta verkställa utredning och, därest denna därtill giver anledning, för riksdagen framlägga förslag om anläggande av en enklare järnväg från Älvsby eller möjligen Korsträsk järnvägsstation å norra stambanan, i första hand till Lavers kopparmalmfält, och med eventuell fortsättning till lämplig punkt å Inlandsbanan.

Stockholm den 23 januari 1936.

Johan Johansson.
Tväråselet.

O. W. Lövgren.

N. E. Nilsson.

Ludwig Brännström.

Ewald Lindmark.

Eric Hansson.

Ernst Hage.

Alf Meyerhöffer.

Bilaga.

När frågan om lämpligaste sträckning av inlandsbanan mellan Sorsele och Jokkmokk för över 10 år sedan blev mest aktuell, ifrågasattes ej mindre än trenne sträckningar, nämligen dels från Bureå över Arjeplog och Nausta till Jokkmokk, dels från Avaviken till förenämnda punkt i Naustajokk, dels från Arvidsjaur över Kåbdalis till Jokkmokk. Av dessa linjer hade 1917 års riksdag beslutat den förstnämnda sträckningen över Kasker, vilken linje också vunnit generalstabens förord. När frågan uppstod att renstaka denna sträcka av inlandsbanan, förmenade en hel del innevånare i Arvidsjaur, Jokkmokks och Älvsby socknar, att en östligare sträckning ovillkorligen borde få komma till utförande, om man skulle taga hänsyn till dessa bygders och för övrigt länets intressen. För den skull samlades också ett stort antal intressenter från dessa kommuner samt från Piteå stad till överläggning i Risleden den 31 oktober 1924, och uttalades vid detta möte, att kommunerna borde vidtaga åtgärder för att en östligare sträckning av inlandsbanan måtte bliva närmare undersökt. Dessa kommuner jämte Piteå stad valde därefter särskilda ombud, som skulle såsom kommitté söka arbeta för en östligare sträckning ävensom för en tvärbana mellan denna inlandsbanedel och stambanan. Den 6 april 1925 konstituerades denna kommitté såsom »*Järnvägskommittén Arvidsjaur—Jokkmokk med tvärbana Älvsbyn*». Denna kommitté avlämnade sin utredning, omfattande 12 sidor betänkande och ett större antal ifyllda blanketter om jordbruk, skogsbruk m. m. sådant enligt de formulär, som erhållits från kungl. järnvägsstyrelsen. Denna utredning tillställdes länets riksdagsmän samt kungl. järnvägsstyrelsen. Avsikten var, att sådant uttalande skulle kunna erhållas från riksdagens sida, att igångsättande av inlandsbanans västligaste sträckning icke måtte ske, förrän den östligaste också blivit genom järnvägsstyrelsen närmare undersökt. Då från riksdagens sida icke lämnats så kategoriskt besked, att en sådan utredning omedelbart syntes kunna igångsättas, ingick kommittén den 6 augusti 1928 med en underdånig skrivelse med följande slutkläm.

»På grund av vad sålunda anförts anhåller järnvägskommittén, dels att Eders Kungl. Maj:t måtte anbefalla kungl. järnvägsstyrelsen att även verkställa en ingående undersökning och renstakning av den östligaste sträckan mellan Arvidsjaur och Moskosel, dels att Eders Kungl. Maj:t därefter måtte besluta, att den östliga sträckningen skall komma till utförande.»

Sedan denna underdåniga hemställan översänts genom länsstyrelsen med dess tillstyrkan, verkställdes också utredning och renstakning med det resultatet, att banan byggdes, där den nu är under fullbordande. Det torde böra i detta sammanhang framhållas, att kungl. järnvägsstyrelsen, under hela tiden som inlandsbanefrågan diskuterats, alltid hävdade den uppfattningen, att banan borde gå från Arvidsjaur till Kåbdalis och icke över Nausta.

Såsom av ovan angivna underdåniga hemställan framgår, begränsade kommittén sig då allenast till inlandsbanedelen och upptog icke i det sammanhanget uppdraget att framföra frågan om utredning av tvärbanan mellan denna inlandsbanedel och Älvsbyn. Så länge icke inlandsbanesträckan var definitivt bestämd, kunde icke heller gärna framställning om utredning av tvärbana verkställas. Längden på tvärbanan skulle nämligen komma att variera så mycket som mellan 72 km enligt den östligaste in-

landsbanesträckningen och cirka 150 km enligt den västligaste. Kommittén ansåg därför, att uppdraget beträffande tvärbanan icke borde upptagas, förrän tiden för inlandsbanans fullbordande bleve exakt känd.

När kommittén för ett år sedan hade en preliminär överläggning om uppdragets fullgörande beträffande tvärbanan, så voro ledamöterna ganska överens om, att det skulle bliva svårt för att ej säga omöjligt att med framgång fullgöra uppdraget att arbeta för tvärbanan. Erfarenheter som hava vunnits å de vägsträckor, där statens järnvägar anordnat samtrafik å landsvägar, t. ex. å sträckan Övertorneå—Pajala, ansågos vara så goda, att det med fog kunde ifrågasättas, att förbindelsen mellan inlandsbanan och stambanan skulle kunna uppehållas på samma sätt.

För sådant ändamål hade kommittén tänkt sig, att nuvarande väg Kåbdalis—Älvsbyn kunde ombyggas till 6 m bredd, så att efter denna skulle kunna förmedlas den tyngre trafik, som bleve följden av varuutbyte mellan inlandsbanan och kusten. För att denna väg skulle komma till sin rätt för Älvsby kyrkoby och handelsplats, ansågs också bro över Pite älv vid Gammelmyrbacken erforderlig. Kostnaden för en sådan förbättring, som ej torde kunna göras under 1 1/2 å 2 miljoner kronor, föreföll likväl så avskräckande, att kommittén var tvehågsen om man kunde gå fram på den linjen. Med denna förbättring skulle ovillkorligen följa krav på förbättring av tvenne vägar mot kusten, nämligen dels över Lillpite och dels över Pålstråk.

Av dessa arbeten, eller åtminstone sträckan Älvsbyn—Kåbdalis, hade kommittén tänkt sig, att övervägande delen skulle kunna utföras av nuvarande manskap vid inlandsbanan och att arbetet i sin helhet skulle kunna ske på statens bekostnad. Enligt järnvägsstyrelsens uppgift synes ett 50-tal tjänstemän bliva entledigade, av vilka en del skulle erhålla avskedsersättning och en del förtidspension. Därtill kommer givetvis en väsentlig stab arbetare. Kommittén har ansett, att det skulle vara för staten och vederbörande kommuner av ett stort värde, om denna personal ännu en tid kunde sysselsättas med ett sådant produktivt arbete som ovan angivna vägförbättring.

Under senare tid har emellertid tillkommit en faktor, som icke var känd, när tvärbanefrågan upptogs, och icke heller hade tagit sådan fast form för ett år tillbaka, att kommittén vågade räkna med den, nämligen malmfyndigheterna i byn Laver inom Älvsby socken. Dessa fyndigheter bestå av kopparkis och magnetkis och inmutades den 27 maj 1931 samt utmåslades å sju ställen den 7 augusti 1933. Under senare året ha emellertid undersökningar genom diamanborrningar därstädes bedrivits i ökat tempo och all anledning synes nu finnas för att en lönande gruvdrift skall kunna etableras. Vissa utredningar äro också från bolagets sida gjorda om möjligheten att verkställa biltransporter till stambanan och om skeppningsmöjligheter över Piteå, varför kommittén förmenar, att som motiv för tvärbanans tillkomst i väsentlig grad nu också skulle kunna åberopas gruvintresset, därest tvärbanesträckningen skulle dragas i närheten av Laver. Under sådant förhållande har kommittén ansett sig nu böra fråntråda kravet på de angivna vägförbättringarna och i stället återupptaga arbetet på tvärbanefrågans lösning.

Vid den tidigare motiveringen för tvärbanefrågans upptagande ansågos de kommersiella intressena för Piteå stad och dess industriområden vara av sådan storleksgrad, att de i första rummet kunde åberopas för Pitebanans utsträckande till inlandsbanan. I sin ovannämnda utredning har kommittén beträffande tvärbanan bland annat anfört följande:

»Då det för en stor del av området mellan Arvidsjaur och Jokkmokk anses bliva en oskäligt stor omväg att förmedla varor via hamn i Luleå eller Skellefteå, så har frågan om en tvärbana efter Pite älvdal från Älvsby järnvägsstation, eventuellt Korsträsk, till lämplig punkt på inlandsbanan, exempelvis vid Kåbdalis, gjort sig starkt gällande. Hela detta område består i mycket stor utsträckning av ypperliga odlingsmarker. Ett stort varuutbyte skulle med säkerhet få påräknas mellan Jokkmokks och Arvidsjaur socknar å ena sidan samt Piteå—Hortlax—Norrfjärden och Älvsby socknar å andra sidan, ty mjölk och andra ladugårdsprodukter stå 50 å 75 procent högre i pris i Jokkmokk och vissa delar av Arvidsjaur än i de nyss nämnda kustsocknarna. Om en tvärbana kommer till stånd enligt detta förslag, så torde icke heller kunna bestridas, att en ökad industri vid Älvsbyn kunde vara att påräkna.»

Men även i Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 142 år 1916 erinrade dåvarande chefen för civildepartementet, Oscar von Sydow, om tvärbanornas betydelse för handelsförbindelserna i följande uttalanden:

»Man har ock från köpmanskretsar uttalat som det synes berättigade farhågar för att, därest anläggandet av tvärbanor uppskjutes, de brutna handelsförbindelserna icke skola kunna utan svåra slitningar återknytas när framdeles tvärbanor blivit byggda.

Redan i det föregående har jag haft anledning erinra, att förbindelseleder mellan de båda längdbanorna äro ägnade att i inlandsbanans trafikområde kraftigare än vad enbart inlandsbanan förmår främja jordbrukets intressen samt frammana en storindustri, som utan sådana tvärbanor icke är tänkbar.

Om således en eller flera förbindelsebanor äro oundgängligen nödvändiga och för områden utanför deras ändpunkter längs inlandsbanan och vid kusten skola bliva av största betydelse, är det dock tydligt, att gagnet av tvärbanorna starkast framträder för de bygder, som komma att av dem genomlöpas.»

»Av den allmänna översikt angående tvärbanornas betydelse, som jag i det föregående lämnat, torde framgå, att inom det vidsträckta området mellan de båda längdbanorna i övre Norrland ett behov av järnvägskommunikationer framträder i var och en av de älvdalar, där en större bosättning hittills ägt rum. Det kan emellertid av finansiella skäl icke ifrågasättas att i en plan för den närmaste tidens järnvägsbyggnader söka tillgodose detta behov i dess helhet. En begränsning är nödvändig, och det kan ej undvikas, att härvid järnvägsförslag av avsevärd ekonomisk betydelse bliva utsovrade och ställda på framtiden.

En allsidig prövning av det föreliggande järnvägsproblemet i dess helhet ställer som huvudkrav på de tvärbanor, som i främsta rummet kunna ifrågakomma till byggnad, att de kunna tjäna som goda förbindelseleder mellan de viktigaste kulturdistrikten kring inlandsbanan och med den närmast samhörande kustområden och hamnstäder samt att de tillika direkt beröra de i jordbruks- och industriellt hänseende mest framskridna och utvecklingsdugliga älvdalsområdena.»

De vid denna tid allvarligt ifrågasatta tvärbanorna äro alla nu byggda, ja t. o. m. delen Lycksele—Stensele är färdig, ehuru den då ställdes på framtiden. Vid en blick på bifogade karta över inlandsbanesträckan inom Jokkmokk är det också påfallande, huru inbjudande det är att på detta ställe sammanknyta inlandsbanan med stambanan vid Älvsbyn. Inlands-

banan har så snart den söderifrån passerat Arvidsjaurns socken och kommit till Jokkmokks socken trängts ner mot stambanan, och har detta skett på grund av rådande svåra terrängförhållanden. På intet annat ställe norr om Söderhamn—Orsa kan uppvisas så kort avstånd mellan dessa viktiga pulsådorrar i Sveriges trafikväsen. Men därav följer också, att ingen annan inlandsbanedel och tvärbanan torde kunna uppvisa så stora resurser västerut ifråga om odlingsbar jord och god skog, detta i synnerhet beträffande statens skogar. Den inlandsbanedel som finge anses organiskt höra samman med tvärbanan till Älvsbyn går till hela sin längd 110 km uteslutande genom statens marker. Den 72 km långa tvärbanan till Älvsbyn skulle också komma att till två tredjedelar gå genom statens skogar.

Att tvärbanan får stor betydelse för en rationell transport mellan inlandsbanan och närmaste hamn i Piteå, framgår av bilagda sammanställning av vissa avståndsuppgifter för en del tvärbanor samt för inlandsbanan. Därav framgår sålunda att trafikgränsen för Skellefteå- och Luleåhamnarna å inlandsbanan ligger mellan Käbdalis och Jokkmokk. Avståndet från dessa båda hamnar blir dit 325 km. Om emellertid transportererna för detta inlandsbaneområde finge så mycket som möjligt ske, såsom tidigare varit fallet under generationer, över Piteå, så bleve trafikgränsen å inlandsbanan åt Arvidsjaurhålet 22 km norr om Arvidsjaur och åt Gällivarehålet 2 km norr om Porjus, eller i båda fallen 255 km från Piteå hamn. I praktiken skulle detta innebära, att allt virke, som förädlas på platsen och skall utskeppas, kunde nedforslas till hamn inom länet och finge uppsamlas från ett område omfattande Stora och Lilla Lule älv, Pärälven, Piteälven och Vargisån med alla dessas biflöden väster om inlandsbanan. Därtill kommer det ej oväsentliga området kring tvärbanan öster om inlandsbanan ned till sjösystemen Visträsket, Muskus, Mandjärv och uppsamlingsstälarna i Piteälven därinvid.

Piteå stad har sedan urminnes tider varit en viktig huvudort för all handel på Arvidsjaur, Arjeplogs, Älvsby och delvis Jokkmokks socknar. Inlandsbanan utan tvärbanan skulle helt avklippa det sålunda hävdade övre handelsområdet.

Att Piteå skulle vara en värdefull utskeppningsort för inlandsbanan genom tvärbanans tillkomst, torde framgå även därutav, att farledsdjupet genom Pitsund och till Munksunds hamnområde är 9 meter och till Piteå stads hamnområde 5,8 meter. Sjöfarten är också öppen 8 1/2 å 9 månader till Munksund och 7 1/2 å 8 månader till Piteå stad. Piteå stad har också under det senare decenniet undan för undan fördjupat hamnområdet och utbyggt sina kajer, speciellt för utskeppning av trävirke, till en kostnad av mer än en miljon kronor, och utvidgningsarbetet pågår alltjämt.

Piteåbygden är vidare synnerligen leveranskraftig beträffande jordbruks- och ladugårdsprodukter, varför det skulle bliva synnerligen välgörande för denna bygd, om konsumentbehovet tillväxte genom tillgodoseende av även den del av lappmarken, som bleve tvärbanans nyttighetszon.

Beträffande ej blott inlandsbanans utan även tvärbanornas betydelse för skogsbruket framhölls bland annat följande i kungl. järnvägsstyrelsens teknisk-ekonomiska utredning:

»Det intensivare skogsbruket skulle givetvis utöva ett synnerligen fördelaktigt inflytande på skogarnas förnygring och tillväxt genom att rensnings- och gallringsvirke av även tämligen små dimensioner skulle kunna vinna avsättning och arbetskrafter genom ökad bosättning jämväl kunna erhållas för nödvändiga arbetens utförande.»

I ovannämnda kungl. proposition har tvärbanans betydelse för skogsbruket framhållits på sätt som följer:

»För skogsbruket i dessa områden skulle därför tvärbanor få en utomordentligt stor betydelse, i det virke, framflottat kortare sträckor, skulle kunna uppfordras för förädling vid de platser, där järnväg och flottled mötas vid lugnvattensbassäng.

Härigenom skulle möjliggöras en avverkning med ekonomiskt gott resultat av de överåriga, men förkrympta och skadade skogsbestånd, som till stor del fylla lappmarkens skogsmarker. Samtidigt skulle möjliggöras markens övergång med kolning och tjärberedning, varvid grunden skulle läggas för en förnyring av lappmarksskogarna till höjande av deras framtida värden. Enär staten i dessa trakter är den huvudsakliga jordägaren, beröres härvid icke endast ett nationalekonomiskt utan jämväl ett statsfinansiellt intresse av största räckvidd.

Härtill kommer en annan omständighet. Skogsmarkens försumpning och den låga avkastning, som skogarna i förhållande till sin omfattning ge, kräva ett intensivare skogsbruk och omfattande kulturåtgärder av olika slag. Härfor fordras ökning i tillgängliga arbetskrafter, en ökning som svårigen kan erhållas, såvida ej befolkningen genom förbättrade kommunikationer erhåller mera drägliga existensvillkor.

Anläggande av tvärbanor är sålunda en förutsättning för ett intensivare skogsbruk och utvinnande av högsta möjliga avkastning från skogsdomänerna. Den inkomst av arbete, som i samband härmed vid kulturarbeten, utdikningar, drivningar, träkolning och tjärberedning beredes, kan antagas leda till en stark och fortskridande ökning av den bofasta befolkningen, i det att bosättning möjliggöres även i trakter med kargare jordmån, där full bärning av jordbruksarbetet icke torde kunna vinnas.»

Även om nya vägar och biltrafiken i väsentlig mån nu förringat värdet av dessa synpunkter, så står likväl så mycket kvar av angivna behov att tvärbanan i och för sig kan ifrågasättas. Mot inlandsbanan nedflottas virke ända från fjälltrakterna. Det är naturligt att en del av detta virke upptages vid inlandsbanan och förädlas vid småsågar samt distribueras vidare åt olika håll, framför allt till utskeppningshamnar. Detta torde då ske företrädesvis över hamn utom länet, nämligen Skellefteå, och eljest landsvägsledes till Piteå. Men erfarenheterna av virkestransporterna äro för landsvägarna så avskräckande, att de sannerligen icke äro uppmuntrande att understödja. Är det någon trafik som gör vägstyrelser och vägmästare förtvivalade så är det just denna. Alla vilja skynda sig att få utskeppa virket på första öppet vatten, och detta sammanfaller vanligen med tidpunkten för den värsta tjällossningen. Om vägarna ena dagen äro hyvlade eller sladdade och i fullgott skick för vanlig trafik, så kunna de vara oigenkännliga morgonen därpå på grund av den våldsamma trafik, som de blivit utsatta för under natten av virkesforslingen.

Att föreskriva viss maximivikt för virkeslassen är knappast tänkbart. En del virke kan vara väl torkat, en del däremot fullkomligt rått, och kontroll av vikten genom mätning är föga lönande. Å andra sidan skulle ett förbud för dylik transport kunna vara ruinerande för en hel del företagare. Faktum är alltnog, att virkesforsling landsvägsledes från småsågar, som äro belägna på ett avstånd av 5 å 10 mil från kusten under vanliga förhållanden är en synnerligen dyrbar affär ur väghållningssynpunkt. Om tvärbana

icke bygges, får man givetvis räkna med betydande sådana transporter från Jokkmokks och östligaste delen av Arvidsjaur's socken över vägarna genom Älvsby, Norrfjärdens och Piteå socknar till Piteå stad. Att Älvsby och Piteå vägdistrikt icke kunna vara belåtna med kostnaderna för en sådan genomgångstrafik är förklarligt då de ju icke åtnjuta någon inkomst av virket ifråga.

Kommittén har emellertid på grund av det nytillkomna gruvintresset insett, att ytterligare ett väsentligt motiv för att nu påkalla statsmakernas intresse för en tvärbana skulle tillkomma, därest en västligare sträckning än den förut ifrågasatta Älvsbyn—Kåbdalis valdes, nämligen så nära malmfyndigheterna i Laver som möjligt men samtidigt med så kort tvärbana som möjligt. Detta skulle kunna uppnås med en förbindelse mellan Älvsbyn och sydligaste punkten på inlandsbanan inom Jokkmokks socken förbi byarna Avaträsk, Åsträsk, Grundträsk och Nästräsk. Denna sträcka skulle komma att gå över mera moränmark än någon annan tänkbar sträcka och sålunda bli billig i anläggning och underhåll. Genom att den skulle korsa de väldiga odlingsmarkerna mellan Visträsk och Mandjärv så skulle den bli till synnerligen stort gagn för jordbrukets utveckling i dessa trakter. De största vattendragen, Vistån, Pite älv och Vargisån skulle komma att övertäckas på sådana ställen, där brobyggnadskostnaderna också bleve synnerligen rimliga. Banan skulle även komma att korsa vägnätet på flera ställen, så att växelverkan med detta lätt kunde uppnås.

Kommittén var så sent som år 1934 och första delen av år 1935 övertygad om, att landsvägsförbindelsen mellan Älvsbyn och Kåbdalis skulle vara tillräcklig för förmedling av den trafik, som kunde påräknas emellan inlandsbanan och stambanan under de närmaste åren, i synnerhet om denna väg förbättrades. Kommittén har också varit beredd att anmäla detta förhållande till de uppdragsgivande kommunerna och föreslå dessa söka utverka tillstånd till ombyggnad av denna väg med bro i Gammelmyrbacken helt på statens bekostnad och genom statens järnvägars försorg, eventuellt med den framtida trafikens övertagande av järnvägen. Kommittén hade visserligen insett, att en förmedling av varutrafiken landsvägsledes till Piteå skulle komma att medföra avsevärt fördyrat vägunderhåll mellan Älvsbyn och Piteå, men dock varit av den åsikten, att en sådan utveckling möjligen kunde försvaras. Sedan kommittén nu blivit övertygad om, att fyndigheterna vid Laver äro av stor betydelse och att de böra tagas med i beräkning vid planerande av en tvärbana, tvekar den emellertid icke att helt och hållet gå in för kravet på att utredningen av en sådan snarast kommer till stånd.

På grund av vad sålunda anförts får kommittén härmed hemställa, att herrar ledamöter inom Norrbottens län av riksdagens I och II kammare ville väcka motion därom, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till kommande riksdag om anläggande av en tvärbana mellan Älvsby järnvägsstation och lämplig punkt på inlandsbanan.

Älvsbyn den 18 januari 1936.

Å kommitténs vägnar:

OSCAR SANDER

ordf.

Klas Nordfors

v. ordf.