

Nr 88.

Ankom till riksdagens kansli den 24 april 1936 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om järnvägsanläggning
i Pite älvdal. (4:e avd.)*

I två motioner, väckta den ena, nr 183, inom första kammaren av herr C. J. Asplund m. fl. och den andra, nr 530, inom andra kammaren av herr J. Johansson i Tväråselet m. fl. har hemställts, 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 Kors-träsk järnvägsstation å norra stambanan, i första hand till Lavers kopparmalmfält, och med eventuell fortsättning till lämplig punkt å inlandsbanan.

I fråga om de skäl, motionärerna anført till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen II: 530.

Yttrande över förevarande motioner har jämlikt 46 § riksdagsordningen införskaffats från *järnvägsstyrelsen*. I sitt den 3 april 1936 i ämnet avgivna utlåtande har järnvägsstyrelsen anført bland annat följande.

Det av motionärerna inledningsvis åberopade, för 1916 och 1917 års riksdagar framlagda programmet för anläggande av tvärbanor mellan stambanan och inlandsbanan innefattade icke någon järnväg i Pite älvdal. Detta gälla även den del av programmet, som i avvaktan på den kommande ekonomiska utvecklingen ställdes på framtiden. Vid sådant förhållande syntes den av statsmakterna åren 1916 och 1917 i princip godkända planen för åstadkommande av tvärbanor i Norrland icke kunna åberopas till förmån för den nu ifrågasatta järnvägen.

Såsom framginge av kommitténs i ärendet gjorda framställning med därtill fogat tillägg, föreläge här tvenne väsentligt skilda uppgifter att lösa, nämligen dels att åstadkomma lämpliga kommunikationer i Piteälvens dalgång och dels att bereda möjlighet till uttransport från Laver av viss där bruten kvantitet kopparmalm. Såvitt av tillgängliga kartor och övriga uppgifter kunde bedömas, syntes en och samma tvärbana, vilken sträckning, som än gäves densamma, aldrig kunna på lämpligt sätt tillgodose bägge dessa syften.

Den av kommittén angivna transportmängden av 15 000 ton anrikad kopparmalm pr år eller i genomsnitt c:a 50 ton pr dag kunde uppenbarligen i och för sig icke anses tillräcklig för att motivera en järnväg mellan Laver och stambanan som ett fristående kommunikationsföretag, då densamma ju icke motsvarade mer än ett par tre vagnslaster dagligen. Det måste vidare

vara en på ägaren av berörda gruvfyndigheter helt ankommande angelägenhet att på egen bekostnad sörja för den förbättring i transportanordningarna, som kunde befinnas erforderlig för exploaterandet av nämnda malmförekomster. Den ifrågasatta järnvägen till det nya malmfältet borde såväl ekonomiskt som i viss mån även tekniskt anses utgöra en integrerande del av det framtida gruvföretaget.

Vad därefter anginge behovet ur andra och vidare synpunkter av en tvärbana i Piteälvens dalgång, ville järnvägsstyrelsen till en början framhålla, att en sådan järnväg efter de förhållanden, som rådde omkring år 1916, tydligen icke ansetts berättigad, eftersom den icke ens omnämnts i de åren 1916 och 1917 framlagda tvärbaneplanerna. Att förhållandena därefter skulle hava utvecklat sig i sådan riktning, att banan nu skulle vara mera motiverad, syntes enligt järnvägsstyrelsens mening icke med något fog kunna göras gällande.

Med beaktande av betydelsen numera av den motoriserade landsvägs- trafikerna för tillgodoseende av ortens trafikbehov kunde det t. o. m. allvarligt ifrågasättas, huruvida befolkningen inom trafikområdet överhuvud taget skulle beredas någon fördel genom en järnväg. Till undvikande av den samlade transportapparatusens överdimensionering och onödigt stora förluster å järnvägsdriften skulle järnvägsstyrelsen nämligen, därest en järnväg komme till stånd, bliva nödsakad att påfordra inställandet av den regelbundna landsvägsstrafiken, samtidigt som reselägenheterna å en dylik tvärbana på grund av nödvändigheten att såvitt möjligt anpassa driftsanordningarna efter den ringa trafiken under alla förhållanden måste bli synnerligen få. En tvärbana skulle alltså kunna komma att föranleda en försämring i stället för en förbättring i ortens nuvarande kommunikationsförhållanden.

Av vederbörande jägmästare samt vissa industriledare i ärendet gjorda uttalanden rörande banans betydelse för transport av timmer och massaved gäve enligt järnvägsstyrelsens mening vid handen, att järnvägen icke heller ur näringslivets synpunkt kunde hava någon nämnvärd uppgift att fylla.

Vad därefter anginge kostnaderna för anläggning och trafikering av en dylik tvärbana, torde byggnadskostnaderna med hänsyn till de svåra terrängförhållandena ävensom nödvändiga brobyggnader över Piteälven och Vargisån icke kunna uppskattas till lägre belopp än omkring 8 miljoner kronor. Trafikeringskostnaderna kunde beräknas till i runt tal 220 000 kronor pr år. Då trafikinkomsterna, såsom framginge av det ovan anförda, måste väntas bli mycket obetydliga, torde den årliga nettoförlusten genom banans trafikering, förutsatt att denna ordnades på enklast möjliga sätt, få uppskattas till i runt tal 170 000 kronor, motsvarande, vid en antagen räntefot av 4 %, ett kapitaliserat belopp av över 4 miljoner kronor. Att staten skulle påtaga sig dylika avsevärda engångs- och löpande årliga utgifter, kunde enligt järnvägsstyrelsens mening icke anses skäligt och rimligt. Erinras finge i detta sammanhang, att redan det för vägförbättringar erforderliga beloppet 1½ å 2 miljoner kronor av orsintressenterna befunnits avskräckande, trots att nämnda belopp endast utgjorde en relativt obetydlig del av de kostnader, som en järnvägsanläggning skulle åsamka det allmänna, d. v. s. ytterst landets skattebetalare. Vore ortens vägförhållanden för närvarande så otillfredsställande, som i den föreliggande framställningen gjordes gällande, torde nog för övrigt krav på vägförbättringar komma att framställas, även om en tvärbana skulle komma till stånd. Visst kapitalutlägg för detta ändamål torde sålunda vara ofrånkomligt. Med det tillgodoseende av detta behov,

som i varje fall finge räknas med, kunde det allmänna däremot besparas utgifterna för en ännu mycket dyrbarare järnvägsanläggning.

Vad slutligen anginge den ifrågasatta tvärbaneanläggningens betydelse som arbetsobjekt, ville järnvägsstyrelsen icke bestrida, att efter inlandsbanans färdigställande svårigheter kunde komma att uppstå att inom orten bereda fortsatt arbete för den därstädes nu sysselsatta arbetarstammen, och att även vissa tillfällen till extraförtjänster komme att bortfalla. Berörda olägenheter kunde emellertid enligt styrelsens mening under inga omständigheter få utgöra anledning att besluta om en järnvägsbyggnad, som — utan att vara ur allmän kommunikationssynpunkt motiverad — skulle medföra, förutom den stora räntelösa kapitalutgiften för staten, även vid den färdigställda linnens trafikering löpande årliga driftsförluster för statens järnvägar och därmed för statsverket. Principiellt måste det betecknas som alldeles orätt att för lindring av en tillfällig arbetslöshet utföra anläggningar, vilka, sedan de färdigställts, icke blott lämnade det nedlagda kapitalet räntelöst utan därjämte förorsakade betydande fortlöpande kostnader för det allmänna. Gällde det att bereda lämpliga arbetstillfällen framstode alltså åtminstone i här förevarande fall en förbättring av ortens vägförhållanden som en både billigare och naturligare anordning.

På grund av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att utskottet måtte föreslå riksdagen besluta, att föreliggande motioner icke skola föranleda någon vidare åtgärd.

Inledningsvis må anmärkas, att till stöd för det framkomna kravet på utredning rörande en tvärbana genom Pite älvdal ej kan, enligt vad järnvägsstyrelsen påvisat, åberopas de utredningar, som lågo till grund för 1916 års riksdags beslut om Inlandsbanan. Vid dessa utredningar förutsattes ej någon dylik järnväg ens framdeles bliva motiverad.

Utskottet.

Anläggningen av ifrågavarande, 7—8 mil långa tvärbana mellan norra stambanan (med utgångspunkt från Älvsbyn) och Inlandsbanan beräknas draga en kostnad av 8 miljoner kronor. För skogsbruket anses bananläggningen ej bliva av större värde, då huvudparten av virket alltjämt torde komma att nedflottas utefter Pite älv. Ej heller för transport av massaved till de vid kusten belägna industriföretagen antages banan kunna bliva av något mera nämnvärt gagn. Järnvägsstyrelsen har ifrågasatt om överhuvud befolkningen inom området skulle beredas fördel genom en järnväg. En nödvändig förutsättning för tillkomsten av en järnvägs anläggning vore nämligen, att ortsbefolkningen hänvisades till denna kommunikationsled i stället för landsvägslinjetrafiken, som dock vore det mest rationella trafikmedlet. I varje fall måste trafiken på banan antagas bliva synnerligen svag. Till ränteförlusten å anläggningskapitalet borde läggas de direkta framtida driftsförlusterna, av järnvägsstyrelsen uppskattade till 170 000 kronor årligen.

Den närmaste anledningen till att tvärbanetanken nu framkommit är emellertid utsikterna till en exploatering genom Bolidens gruvaktiebolag av de nyinmutade malmfyndigheterna inom byn Laver i Älvsbyns socken (omkring

35 kilometer väster om norra stambanan). Dessa fyndigheter äro emellertid belägna omkring en mil söder om den tänkta tvärbanesträckningen, och lägges huvudvikten vid gruvintresset torde järnvägsfrågan, på sätt järnvägsstyrelsen ansett som sannolikt, lämpligast få sin lösning genom en för gruvföretaget direkt anlagd järnväg till Korsträsk station å norra stambanan. Att märka är också, att de angivna brytningskvantiteterna, 150 000 ton årligen, på grund av tänkt anrikning på platsen av den utvunna kopparmalmen, allenast motsvara en årlig transportmängd av 15 000 ton eller cirka 3 järnvägsagnar för dag.

I den mån vägväsendet tarvar förbättringar, torde frågorna härom få lösas på vederbörande vägdistrikts initiativ och genom att statsbidrag utverkas i sedvanlig administrativ ordning.

Då det alltså redan genom de meddelade uppgifterna kan anses ådagalagt, att de ekonomiska betingelserna för ifrågavarande järnvägsanläggning äro synnerligen ogynnsamma, och då överhuvud dess tillkomst ej kan antagas vara motiverad av några mera allmänna kommunikationsbehov, får utskottet hemställa,

att motionerna I: 183 och II: 530 ej må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 24 april 1936.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Carlsson* i Gävle, *Olof Olsson*, *Johansson* i Fredrikslund, *Bergqvist*, *Nilsson* i Gränebo, *Oscar Olsson*, *Svensson* i Kompersmåla, *Asplund*, *Wallis*, *Nylander*, *Nilsson* i Fredriksfält och *Larsson* i Varberg, samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Jansson*, *Strindlund*, *Holmgren*, *Andersson* i Höör, *Persson* i Falla, *Svensson* i Grönvik, *Andersson* i Prästbol, *Norling*, *Olofsson* i Digernäs, *Isacsson* och *Olsson* i Staxäng.

Reservation

av herrar *Carlsson* i Gävle, *Bergqvist*, *Oscar Olsson*, *Asplund*, *Larsson* i Varberg, *Anderson* i Råstock, *Jansson* i Falun och *Isacsson*, vilka ansett att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Såsom i motionerna påvisats ställer sig en sammanknytning av Inlandsbanan och norra stambanan utmed eller i närheten av Pite älvdal gynnsam. Med en längd av allenast 7—8 mil skulle den bilda en kompletterande samfärdsled för Arvidsjaur, Arjeplogs, Älvsby och delvis Jokkmokks socknar, vilka sedan gammalt hava Piteå stad som sin viktigaste huvudort.

Ett ytterligare stöd för den framkomna begäran om utredning utgör de nu för brytning färdigställda kopparfyndigheterna vid Laver, av vilka staten och Bolidens gruvaktiebolag äga hälften vardera och från vilka kunna påräknas rätt avsevärda järnvägstransporter av malm först efter den ifrågasatta transportleden till Korsträsk, cirka 35 km, och därifrån efter statens järnvägar via Bastuträsk till Skelleftehamn 187 km. Vid eventuell framtida brist på koppar inom landet skulle tillverkningen vid Rönnskär kunna kraftigt ökas genom ökad brytning vid Laver, om kommunikationerna därifrån äro lämpligen ordnade. På grund härav synas alldeles särskilda skäl föreligga för att staten visar sitt intresse för deras exploatering genom en utredning om möjligheterna för anläggning av en järnväg eller en särskilt för tunga transporter avpassad landsväg, något som tvivelsutan är en viktig förutsättning för uppkomsten av en lönande gruvdrift.

Utskottet, som alltså funnit sig böra tillstyrka motionärernas begäran om utredning av förevarande kommunikationsspörsmål, får hemställa,

att riksdagen, med anledning av motionerna I: 183 och II: 530, må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville snarast låta verkställa utredning om anläggande av en transportled, järnväg eller landsväg från Älvsby eller möjligen Korsträsk järnvägsstation å norra stambanan, i första hand till Lavers kopparmalmfält, och eventuellt med fortsättning till lämplig punkt å Inlandsbanan.»
