

Nr 264.

Av herr **Olofsson** i Digernäs, *i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsbanebyggnaden i Norrland.*

Uti en den 8 innevarande april avlämnad proposition nr 142 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen dels fortsättande av Inlandsbanan från Volgsjön till Porjus och Gellivare, dels anläggande av vissa tvärbanor mellan denna och norra stambanan. I samband därmed har även framlagts byggnadsplan för hela den beräknade byggnadstiden 1917—1925 och begärts ett anslag för 1917 av 2 $\frac{1}{2}$ milj. kronor för Inlandsbanans fortsättande från dess södra ändpunkt norrut, 1 milj. kronor för den föreslagna bibanan Forsmo—Hoting samt 500,000 kronor för den förut beslutade banan Sveg—Hede.

Några delade meningar om behovet av själva Inlandsbanans färdigbyggande till Gellivare såväl ur försvarssynpunkt som ur kulturell och nationalekonomisk torde icke råda, och likaså enstämmig torde den meningen vara, att densamma enbart ur rent järnvägsekonomisk synpunkt icke kommer att vare sig ge någon ränta på de stora byggnadskapital den onekligen kräver eller ens bära driftkostnaderna fullt ut. Järnvägsstyrelsen har emellertid vid upprättandet av byggnadsplan låtit så övervägande leda sig av önskan att förbättra detta sistnämnda förhållande, genom att påyrka byggandet av tvärbanor samtidigt med huvudbanan, att dennas huvudsyfte, att skapa en tryggad förbindelseled till vårt lands nordligaste trakter och att öppna väg för ett bättre tillgodogörande av naturrikedomarna och för industrien i Lappland, så vitt jag kan finna blivit alltför långt undanskjutet i tiden. Vad bibanorna beträffar, råder såväl bland sakkunnige på näringslivets olika områden som bland befolkningen i de orter, som skulle beröras av densamma, stor meningsskiljaktighet om deras lämpligaste sträckning, och det är långt ifrån säkert, att de i verkligheten bästa sträckningarna ännu kommit under omprövning. För detta torde helt visst de motioner om andra bibanor än de av Kungl. Maj:t föreslagna, som lära

komma att väckas, bliva belysande. Jag anser mig därför icke böra närmare gå in härpå, då jag icke har något yrkande att göra beträffande bibanornas inbördes förhållande. Då motionstiden utgår före riksdagens sammanträdande efter påskferierna, och motionen således måste avlämnas före ferierna, har jag icke heller tillfälle att utförligare motivera motionens yrkande, som går ut på, att de medel, som kunna av riksdagen beviljas, måtte i första hand användas till huvudbanans byggande, så långt detta icke medför fördyrande forcering av arbetet. För så vitt huvudbanans fullbordande skulle förr kunna genomföras genom att bibanan Jörn—Avaviken, varom största enigheten synes förefinnas, bygges samtidigt med huvudbanan, synes mig detta böra ske.

För vinnande av nämnda syfte torde huvudbanans byggande böra ske även från norr, från Porjus. Dessutom kräver utvecklingen av Porjus kraftverk, som är beroende av tillgång på bland annat träkol för planerade smältverk, den ännu så länge enda industriella kraftavnämare, som kan påräknas, att med snaraste järnvägsförbindelse öppnas söderut, i första hand till Lilla Lule älvs vattensystem, kanske även till Pite älv. Jag har den uppfattningen, att på många år, även efter Inlandsbanans och dess tvärbanors färdigbyggande, det icke på något annat håll i Lappland skall kunna uppstå en industri, närmelsevis jämförlik med den som i Porjus skulle kunna uppstå, så fort dess kolfångstområde bleve utvidgat genom järnvägens utsträckande några mil åt söder. Jag får därför med denna kortfattade motivering vördsamt hemställa,

att riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 142, i vad densamma avser anvisande å 1917 års stat av 1 miljon kronor för påbörjande av tvärbanan Forsmo—Hoting, må för påbörjande av arbetena å bansträckan Porjus—Jokkmokk för år 1917 anvisa ett belopp av 1 miljon kronor, att utgå av läne-medel.

Stockholm den 13 april 1916.

Johan Olofsson.