

Nr 271.

Av herr **Thorsson**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 142, angående statsbanebyggnader i Norrland.

Uti Kungl. Maj:ts proposition nr 142 hemställas om 31,580,000 kronor till fortsättandet av Inlandsbanan från Volgsjön till Gellivare, och dessutom till anläggande av tvärbanan Forsmon—Hoting 9,100,000 kronor, till tvärbanan Hällnäs—Lycksele 4,600,000 kronor, till tvärbanan Jörn—Avaviken 4,900,000 kronor samt till bibanan Umeå—Holmsund 1,200,000 kronor.

Såsom synes ett omfattande järnvägsbyggnadsprogram, vartill riksdagen inbjudes att lämna sin medverkan. Av den redogörelse, som lämnas för företagets ekonomiska bärighet, framgår oförtydbart, att staten för dessa järnvägsanläggningar icke allenast måste betala och förränta själva anläggningskostnaden, utan därtill måste ikläda sig att för årtionden framåt, åtminstone för den s. k. längdbanan (Inlandsbanan), även betala huvudparten av driftkostnaderna.

För att finansiera denna omfattande byggnadsplan synes Kungl. Maj:t i dessa tryckta tider icke ha annan utväg än att inbjuda till ytterligare upplåning av medel, vilkas förräntning kommer att endera sänka statens järnvägars gemensamma nettoöverskott högst betänkligt eller också genom nya skattepålager trycka hårt i många svenska hem.

Mot Kungl. Maj:ts strävan att utvidga och förbättra kommunikationerna i Norrland kan strängt taget icke resas någon anmärkning, ty det har så att säga ingått i det allmänna medvetandet, att staten bör ingripa till ytterligare utveckling av kommunikationerna i Norrland för att därigenom förbättra utkomstmöjligheterna för stora lager av befolkningen, samtidigt som de där befintliga naturtillgångarna tillvaratas. Den som varit nog lycklig att få göra ett eller flera besök i Norrland, har erfarit, att befolkningen slagit ned sina bopålar i å- eller älvdalarna; där har den redan brutit bygd, och där äro också de största förutsättningarna för odlingens vidare utveckling. Vill man således

åstadkomma en naturlig utveckling av de norrländska kommunikationerna, så böra tvärbanor först byggas genom de tätast befolkade dalgångarna, och först sedan det visat sig, i vad mån dessa förbindelser icke fylla rimliga anspråk, är tiden inne att öka längdbanornas antal.

Den av Kungl. Maj:t nu föreslagna fortsättningen av Inlandsbanan har ur trafiksynpunkt intet existensberättigande: den löper ut i ödebygder, där det å ofantligt stora områden endast finnes en människa på kvadratkilometern. Avstånden äro så långa, att fraktkostnaderna nästan äta upp vad som kan uppsamlas inom banans trafikområde. Hela den nu berörda delen av Inlandsbanan kan icke motiveras med annat än att man med dess byggande vill uppfylla ett gammalt militärt önskemål. Men då uppstår frågan: skola vi upplåna medel för att bygga strategiska järnvägar, eller skola vi såsom förut anse, att försvarsutgifterna böra täckas genom skattemedel och för denna försvarsåtgärd medel, som uttagits uteslutande av de förmögna. De fattiga få tillräckligt på sin lott, om de bidra till täckandet av den driftförlust, som årligen kommer att uppstå vid banans trafikering. De som sträva efter Inlandsbanans byggande anföra såsom skäl därför, att vi genom denna järnväg sättas i tillfälle att hastigare kunna transportera trupper upp till Norrbotten, men det bör dock icke förglömmas, att genom denna förbindelseled även öppnas en infallsport till det inre av landet, och det skulle icke förvåna mig, om riksdagen straxt efter järnvägens färdigbyggande erhöle framställning om beviljande av medel till anskaffande av lås för porten. Det finnes som bekant utrymme för flera fästningar i Norrbotten, och banans tillvaro bleve en viss anledning för de militära målsmännen att motivera en ny sådan för att därmed skydda den efter banans tillkomst viktiga järnvägsknuten vid Gellivare. Innan hithörande spörsmål utretts, synes det mig vara mest välbetänkt, om riksdagen även innevarande år biträdde andra kammarens beslut från 1911, det vill säga beslutade att icke fortsätta Inlandsbanans byggande norr om Volgsjön.

Såsom motiv för anläggande av de föreslagna tvärbanorna anför Kungl. Maj:t bland annat, att dessa genom indragning längs älvdalarna skola skapa möjligheter till utnyttjande av de befintliga vattenfallen. Om detta är ingenting annat än gott att säga, ty vi önska ju alla, att denna kraft tillvaratages. Vilken kraftkälla Kungl. Maj:t och järnvägsstyrelsen tänkt sig använda för trafikdriften vid berörda järnvägar, lämnas emellertid intet besked om. Då det nästan skulle kunna hänföras till skandal, om trafikdriftskällan skulle uppsökas i England eller Tyskland till framdrivande av lokomotiven vid sidan av de norrländska

forsarna och vattenfallen, synes det mig att till förekommande härav såsom ett villkor för anslagets utbetalande sättes, att järnvägarna redan från början böra anläggas för elektrisk drift.

Då det måste anses obestriddigt, att föremål, som nu nästan ligga värdelösa, genom järnvägarnes anläggning förvandlas till nya och i många fall stora värden, vilka tillfalla sina nuvarande innehavare, utan att dessa lagt två strån i kors för att åstadkomma dessa värdestegringar, synes det med billighet och rättvisa överensstämmande, att dessa värdeinnehavare få avstå till staten någon del av det de oförskyld bekommit. Staten har ju genom stora uppoffringar anlagt kommunikationerna.

Finnes det något verkligt underlag för talet om de slumrande miljonerna, så synes det mig, att det allmänna Norrlandsintresset bäst tillgodoses, om icke dessa genom järnvägarnes tillkomst nyvaknade miljoner utan vidare avdrag utsläppas till förvaltande i spekulations-syfte. För ytterligare utveckling av Norrlands kommunikationsväsende borde därför bestämmas, att minst 15 procent av det oförtjänta fastighetsvärdet inom ett avstånd av 10 kilometer, 10 procent inom ett avstånd av mellan 10 och 20 kilometer samt 5 procent inom ett avstånd av mellan 20 och 30 kilometer från de anlagda järnvägarna borde tillfalla statsverket.

På det att dessa medel oavkortade skola användas till utveckling av Norrlands kommunikationer, synes det lämpligt att de sålunda influtna värdestegringsmedlen avsättas till en fond för utveckling av Norrlands kommunikationer.

Utöver de villkor, som nu påvåla landstingen, nämligen anskaffning och tillhandahållande av nödig jord m. m., synes det mig böra bestämmas, att där statsverket för driftsändamål behöver förvärva enskild tillhörig vattenkraft, skall landstinget bidra med 25 % av köpeskillingen.

På grund av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen med *avslag* å Kungl. Maj:ts framställning om beviljande av 31,580,000 kronor till fortsättande av inlandsbanan från Volgsjön till Gellivare ville för *bifall* till Kungl. Maj:ts hemställan om beviljande av 9,100,000 kronor till anläggande av en tvärbana Forsmon—Hoting, 4,600,000 kronor till anläggande av en tvärbana Hällnäs—Lycksele och 4,900,000 kronor till anläggande av en tvärbana Jörn—

Avaviken, *besluta*, att utöver de av Kungl. Maj:t föreslagna villkoren om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. skola för berörda järnvägars anläggning följande bestämmelser och villkor iakttagas:

1) att järnvägarna redan från sin planläggning skola inrättas för elektrisk drift;

2) att till förvärvande av för järnvägsdriften behöfelig kraftkälla, som äges av annan än staten, skall landstinget bidraga med 25 procent av köpeskillingen;

3) att för ytterligare tillgodoseende av Norrlands trafikbehov skall av den fastighetsvärdestegring, som uppstår genom järnvägarnes anläggning, till statsverket inbetalas 15 procent av den värdestegring, som uppkommer inom 10 kilometer, 10 procent inom området mellan 10 och 20 kilometer och 5 procent inom området mellan 20 och 30 kilometer från järnvägen; samt

4) att kostnaderna för nu berörda järnvägsbyggnader skola intill minst 25 procent täckas genom skattemedel.

Stockholm den 16 april 1916.

F. V. Thorsson.