

Nr 414.

Av herr **Nylander**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 76, angående anslag för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure.*

År 1917 beslöto statsmakterna, att en tvärbana skulle byggas från Jörn å norra stambanan över Glommersträsk och Arvidsjaur till Gubblijaure. I innevarande års statsverksproposition (utgifter för kapitalökning punkt 20) omnämnes, hurusom i anledning av upptäckten av vissa mineralfyndigheter i Norsjö socken påbörjats utredning angående event. ändring av sträckningen av denna tvärbana. Sedan berörda utredning slutförts, har Kungl. Maj:t i avgiven proposition nr 76 till riksdagen, under anförande av att skäl icke syntes föreligga till avvikelse från riksdagens tidigare fattade beslut rörande tvärbansans sträckning, föreslagit, att för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av kronor 500,000:— . Såsom skäl för att någon ändring ej borde vidtagas i den beslutade banans sträckning, anföres i propositionen att hittillsvarande undersökningar av ovannämnda malmfyndigheter icke medfört sådana resultat, att man därav kunnat erhålla en bestämd uppfattning, huruvida fyndigheterna kunde bliva föremål för brytning i större omfattning. Visas så bliva fallet lär, enligt propositionen, staten icke underlåta byggandet av en särskild bana från norra stambanan till malmfyndigheterna.

Det framhålles vidare i propositionen, att sammanlagda anläggningskostnaden för byggandet av dels järnvägen Jörn—Gubblijaure i dess förut beslutade sträckning samt dels en särskild malmbana skulle ställa sig över 600,000 kronor lägre än för en bana med förändrad sträckning lagd över en del av malmfälten till Glommersträsk och vidare västerut. Driftskostnaderna skulle vara ungefärligen desamma, vilketdera alternativet man än valde.

Kommerskollegium och Sveriges geologiska undersökning hava i anledning av remiss avgivit ett gemensamt utlåtande i frågan den 31 januari d. å., vari nämnda myndigheter, som givetvis bäst kunna bedöma möjligheterna för malmfältens tillgodogörande, uttalat sig synnerligen positivt om deras brytvärdighet. Det anföres i skrivelsen bl. a., att, "om man endast fordrar, att fyndigheter, som med fördel kunna bearbetas, skola vara påvisade för att bana skall komma till stånd — att under förutsättning av erforderliga kommunikationer avsättningen av produkterna kan göras lönande hålla myndigheterna för säkert — så måste detta villkor redan utan vidare utredningar anses vara fyllt". Men det påpekas därutöver, att förhoppning förefinnes, att inom den malmförande zonen nya, ännu okända malmtillgångar skola befinnas vara av betydelse. Vi-

Bihang till riksdagens protokoll 1924. 4 saml. 91 häft. (Nr 414.)

dare uttalas, att ifrågavarande staten och enskilda tillhöriga fyndigheter ej kunna tillgodogöras, förrän järnvägskommunikationer erhållits och "att statens ingripande till järnvägsfrågans lösning bör äga rum redan innan undersökningsresultatet nått så långt, att den blivande järnvägens bärighet kan anses fullt säkerställd". Ämbetsverken påvisa även, att någon plan för tillvaratagande av statens inom området belägna gruvegendomar icke kan uppgöras, förrän järnvägsfrågan lösts, ävensom att "medel för fortsatta undersökningar av fyndigheternas storlek och brytvärdighet icke kan påräknas från privat håll, om icke genom järnvägs anläggande utsikter öppnas till utnyttjande inom relativt kort tid av gjorda fynd".

Av de båda ämbetsverkens utredning synes såsom alldeles påtagligt framgå, att en malmbana till ifrågavarande fyndigheter är ofrånkomlig, om ej till nationalekonomisk skada betydande naturtillgångar skola ligga outnyttjade, vilkas exploaterande skulle skapa ökat uppsving i denna del av landet, ökade arbetstillfällen och minskad import av bl. a. svavelkis och koppar. Enligt ämbetsverkens uttalade åsikt är det obehövt att verkställa ytterligare utredningar rörande behovet av järnvägsförbindelse till malmfälten, ja det antydes såsom synes t. o. m., att vidare undersökningar rörande fyndigheterna måhända ej kunna förväntas komma till stånd, förrän järnvägens anläggande beslutats.

De omständigheter, som av ämbetsverken sålunda framdragits, synas mig bestämt tala emot Kungl. Maj:ts förslag om uppskov med frågan rörande järnvägsförbindelse till malmfälten men omedelbart påbörjande av järnvägsanläggning Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur. Även om det kan visas, att tvärbanan Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur lämpligen bör givas redan beslutad sträckning samt malmfältens kommunikationsbehov böra tillgodoses genom en särskild malmbana, är det enligt min mening ur olika synpunkter nödvändigt att *först påbörja anläggandet av järnvägsförbindelsen till fyndigheterna.*

Under nuvarande tidsförhållanden, då icke minst i fråga om järnvägsbyggande den strängaste återhållsamhet bör iattagas, synes det mig nämligen ovillkorligen sundast och ekonomiskt riktigast, att då fråga gäller anläggandet av tvenne, samma trakter genomlöpande och om trafiken delvis konkurrerande banor, *först* igångsätta anläggandet av den linje, som måste anses vara av ett vitalt och aktuellt intresse och som kan påräknas bliva ekonomiskt bärkraftig. Genom byggandet av malmbanan möjliggöres uppkomsten av ett enligt ovan åberopade ämbetsverks uttalande "betydande bergsbruk", som givetvis skulle komma att vida kraftigare bidra till dessa landsändars ekonomiska uppsving och uppodling, än vad en bana i och för sig kan göra. Säkerligen skulle därav även framkallas trafikökning och därmed förbättrade driftsresultat vid angränsande statsbanelinjer. Icke heller bör det förbises, att den gruvegendom, vars bearbetning skulle möjliggöras genom denna banas tillkomst, till en stor del äges av staten, som därför utlagt betydliga kostnader, och att staten alltså genom banans anläggande tillgodoser sitt eget gruvägarintresse.

(Genom järnvägsfrågans lösning i enlighet med mitt förslag, att malmbana först bygges, skulle en ytterligare fördel ernås, nämligen den, att beslut vid innevarande års riksdag ej skulle behöva fattas rörande den definitiva sträckningen av tvärbanan Jörn—Arvidsjaur, om vilken åsikterna synas kunna vara delade.

Såsom förut framhållits, har Kungl. Maj:t ansett, att linjen Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur borde utläggas oförändrad i enlighet med 1917 års riksdags beslut. De skäl, som åberopats härför, äro *dels* att anläggningskostnaderna — även när hänsyn toges till att särskild malmbana skulle behöva byggas — skulle ställa sig lägre vid den redan beslutade sträckningen av banan samt *dels* att några påtagliga fördelar i trafikeringshänseende ej skulle ernås genom banans föreslagna förändrade sträckning. Härvid framhålles bl. a. att i sistnämnda alternativet en särskild grenbana till gruvfälten väster om Bjurfors skulle behöva anläggas, och att man för den skull även vid denna sträckning av tvärbanan icke skulle undgå de olägenheter, som en grenbana alltid medför. Gentemot detta resonemang är emellertid att märka, att Kungl. Maj:t endast tagit i betraktande en sådan förändring i banans sträckning, att den, i stället för att föras från Jörn till Glommersträsk och Arvidsjaur, ledes från Bastuträsk över Örträsk till Glommersträsk samt vidare till Arvidsjaur. Även andra alternativ äro emellertid tänkbara och borde undersökas. Ett sådant alternativ är exempelvis den av Norsjö och Malå kommuner föreslagna sträckningen Bjurfors—Mensträsk—Rackejaur—Arvidsjaur, vilken skulle genomlöpa hela malmformationen och följaktligen göra förutnämnda grenbana överflödig.

Väljes sistnämnda alternativ, skulle banan visserligen icke komma att genomlöpa Glommersträsk, men detta samhälles behov av järnvägsförbindelse med Jörn måste numera anses vara av långt mindre betydelse än vid den tidpunkt, då den lämpligaste sträckningen av tvärbanan under åren före 1917 närmare studerades, i det att sedan dess biltransporterna fått helt annan betydelse. Regelbunden daglig biltrafik drives numera även av statens järnvägar å landsvägen Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur, d. v. s. efter en linje, nästan alldeles sammanfallande med den beslutade järnvägssträckningen mellan samma punkter. Avståndet mellan Glommersträsk och Jörn, c:a 30 km., är för övrigt icke större än att biltrafik torde med framgång kunna konkurrera med en järnväg för person- och lättare godsbefordran, varför kanske även efter byggandet av järnvägen Jörn—Glommersträsk en icke oväsentlig del av Glommersträsks förbindelser med Jörn skulle komma att upprätthållas per automobil. Landsvägen från Glommersträsk till de närmast belägna gruvfälten inom Skellefteåformationen är för övrigt ännu kortare än till Jörn, och det synes sannolikt, att Glommersträsk kommer att få minst lika stort intresse för avsättning av sina lantbruksprodukter dit som till Jörn eller andra platser vid stambanan. Det område mellan Jörn och Glommersträsk, som den föreslagna järnvägen skulle genomlöpa, erbjuder, enligt gjorda utredningar att döma, intet större intresse ur odlingssynpunkt, varför en järnväg mellan dessa punkter icke heller har någon större betydelse för uppodling av nämnda område.

Vägande invändningar av annat slag mot en förflyttning av Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaurbanan synas ej kunna anföras. Den ursprungliga avsikten med banan var *dels* att den skulle utgöra en förbindelseled mellan den nuvarande norrländska stambanan och Inlandsbanan, *dels* att den skulle underlätta uppodling av för kolonisation lämpliga områden. Att banan fick sträckningen Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur berodde på, att av de olika alternativa sträckningar, som då undersöktes, denna berörde områden med något större befolkningstäthet än de övriga. Några som helst andra skäl av betydelse för att banan fick just nämnda sträckning anfördes däremot ej.

Såsom av tidigare gjorda utredningar framgår, och vilket styrkes av med dessa trakter förtrogna personer, torde de områden bl. a. inom Norsjö och Malå socknar, som beröras av en malmbana Bastuträsk—Bjurfors—Rackejaur—Arvidsjaur (eller någon plats vid sjön Storavan), hava ungefär samma möjligheter till ökad kolonisation som de, vilka beröras av en bana Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur. En järnväg med förstnämnda sträckning fyller alltså samma kulturuppgifter och påtagligen också samma uppgift som tvärbana, som en bana Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur.

Enligt min mening torde det för den skull icke kunna råda minsta tvivel därom, att om vid det tillfälle, då de olika alternativa sträckningarna för ifrågasvarande tvärbana undersöktes, man haft kännedom om också endast en del av de malmfyndigheter, som sedermera blottats inom den s. k. Skellefteå-formationen, skulle detta moment varit av avgörande betydelse för linjevalet. När därför, innan något banarbete ännu påbörjats, dessa fyndigheter nu blivit kända och därmed förutsättningarna för de konkurrerande linjesträckningarna undergått så väsentliga förändringar, synes riksdagen icke böra draga sig för att ändra sitt tidigare beslut.

Går man in för Kungl. Maj:ts förslag att bygga *både* banan Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur efter den tidigare beslutade sträckningen och en malmbana, vilken givetvis kommer att efterhand utsträckas minst till Rackejaur malmfält, blir slutresultatet oundvikligen, att man erhåller två efter minst 55 km. längd (motsvarande avståndet från Bastuträsk till Rackejaur) parallella banor å ett inbördes avstånd av endast 20 à 25 km. Endast mycket tungt vägande skäl skulle emellertid efter min mening göra det försvarligt att i dessa relativt folkfattiga trakter bygga dylika parallellbanor. Sådana skäl synas mig ej här föreligga, så mycket mindre som malmbanan, såsom ovan framhållits, skulle komma att fylla ej endast sina särskilda uppgifter utan även gynna uppodlingsintresset i lika hög grad som den andra banan.

På grund av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att med avslag av Kungl. Maj:ts proposition nr 76 bevilja ett reservationsanslag av 500,000 kronor för påbörjande av en bana från trakten av Bastuträsk station å norra stambanan till Bjurfors,

övensom all utredning måtte verkställas rörande den lämpligaste sträckningen av en fortsatt bana från Bjurfors eventuellt fram till Arvidsjaur eller någon plats vid sjön Storavan och att därvid bl. a. prövas den av Norsjö och Malå kommuner föreslagna sträckningen Bjurfors—Mensträsk—Rackejaur—Arvidsjaur.

Därest ej riksdagen skulle vilja besluta påbörjandet av järnvägen Bastuträsk—Bjurfors hemställes,

att Kungl. Maj:ts proposition om anslag för påbörjande av banan Jörn—Arvidsjaur avslås och

att frågan om ifrågavarande tvärbanas sträckning underkastas förnyad *allsidig* prövning.

Stockholm den 24 mars 1924.

Erik Nylander.
