

Nr 140.

Av herr **Hansson, Sven**, om anordnande av en statlig eller statsunderstödd billinje från Pajala till Kiruna.

Sedan flera år tillbaka ha planer förelegat om åstadkommande av en statlig kommunikationsled mellan östra delarna av Norrbotten å ena sidan samt malmfälten, särskilt Kiruna, å andra sidan. Dessa planer togo sig slutligen uttryck däri, att motion väcktes i bägge kamrarna vid 1936 års riksdag, vari bl. a. begärdes att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t an hålla, att en statlig automobiltrafik i enlighet med de för automobilinjen Övertorneå—Pajala tillämpade bestämmelser (samtrafik med statens järnvägar med genomgående person- och godstariffer) måtte, till en början försöksvis och eventuellt genom samordnande av redan befintlig post- och enskild busstrafik, anordnas mellan Pajala och Kiruna järnvägsstation.

Därest detta icke kunde beviljas, begärde motionärerna utredning av ifrågavarande kommunikationsspörsmål.

Motionen väcktes på grundvalen av ett flertal framställningar från de bygder, som skulle komma att beröras av den planerade trafikleden, vilka framställningar voro underskrivna av flera hundra personer i mer eller mindre ledande ställning i resp. byar och andra orter inom östra Norrbotten (se motion II: 546 1936 jämte bilagor).

Riksdagens statsutskott föreslog enhälligt en utredning av frågan. D. v. s. man begärde en undersökning rörande möjligheterna till en förbättring av samfärdsförbindelserna å sträckan Pajala—Kiruna.

Som motiv för denna undersökning framhöll utskottet bl. a. följande.

»Såsom i de nu väckta motionerna framhållits — och jämväl tidigare av utskottet betonats — kunna särskilda skäl åberopas för att staten lämnar sitt bistånd för att skaffa förbättrade kommunikationer åt befolkningen i den vidsträckta, mellan järnvägslinjen Boden—Kiruna och Torne älv belägna gränsbygden. Att märka är, hurusom denna befolknings redan förut hårda livsbetingelser i viss mån torde hava ytterligare skärpts genom koncentrationen av gruvdriften till malmfälten vid Riksgränsbanan. Vid sidan av skogsbruket är i dessa trakter huvudnäringen jordbruk, för vars fortsatta utveckling goda förutsättningar anses föreligga. Avsättningsmöjligheterna till gruvsambhällena av lantmannaprodukter samt skogsprodukter böra särskilt beaktas. Från de berörda kommunerna har framhållits den avgörande betydelse, som förbättringar och mera regelbundna samfärdsförbindelser skulle hava för att vidmakthålla en livskraftig, arbetsduglig jordbrukarebefolkning, vars förekomst dessutom är en betingelse för tillgodogörandet av därvarande skogsområden.»

Med hänsyn till nu angivna omständigheter fann utskottet frågan om en

statlig automobiltrafik å linjen Pajala—Kiruna vara förtjänt av övervägande från Kungl. Maj:ts sida.

Statsutskottets här nämnda framställning om utredning bifölls utan något motstånd av riksdagen.

Man hade nu inom Norrbotten väntat sig, att efter ett så positivt ställningstagande från riksdagens sida frågan ganska snart skulle kunna bringas till en lösning till fördel för en avlägsen bygd av Norrland, som kan i alldeles särskild grad anses som kommunikationsfattig och i hög grad tillbakasatt av statsmakterna, då det gäller både kommunikationer och andra statsåtgärder. Frågan har emellertid — i stället för att lösas inom en rimlig tid efter riksdagens utredningsbeslut — behandlats under en mycket lång utredningstid. Och slutligen har pressen för endast några dagar sedan meddelat, att Kungl. Maj:it nu förklarar, att frågan ej skulle föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Undertecknad motionär anser sig — som representant för den kommunikationsfattiga bygd, som beröres av här nämnda beslut — ha skyldighet att åter föra denna sak på tal. Jag har nämligen ej den uppfattningen, att genom den utredning, som nu skett, förebringats sådana motiv, att riksdagen kan känna sig övertygad därom, att statsutskottet och riksdagen 1936 hade orätt, då man från riksdagens sida mycket positivt uttalade sig för åstadkommande av en kommunikationsled av detta slag.

För mig har Kungl. Maj:ts här ovan omtalade negativa beslut blivit bekant först dagen före den, då motionstiden utgår. Jag har därför ej haft tid och tillfälle att — då jag nu påyrkar en fortsatt utredning av denna fråga — åstadkomma en mera utförlig och detaljerad motivering för min motion. Jag skall därför här inskränka mig till några få påståenden, vilka enligt min mening tala för en mera gynnsam behandling av denna kommunikationsfråga. Jag slår alltså fast *att* länsstyrelsen i länet förordat tillkomsten av trafiklinjen och att den s. k. Tornedalstaxan skulle gälla för densamma, *att* den berörda ortsbefolkningen alltjämt med otålighet avvaktar tillkomsten av denna linje samt *att* kommunikationsministerns ovan nämnda ställningstagande väckt mycket stark förstämning hos denna befolkning, *att* den bygd, som här skulle tillgodoses, i verkligheten är i mycket ringa grad tillgodosedd i kommunikationshänseende, *att* statens inkomster av järnvägskommunikationerna i Norrbotten under nuvarande och normala malmavsättningstider äro så betydande att det ej vore så orimligt om någon del därav finge användas för ett kommunikationsändamål som det här nämnda samt slutligen *att* drivandet av en statlig busslinje av detta slag icke kan anses medföra en utgiftsökning för statens järnvägar av den storleksordning, att detta bör väga tyngre än de faktiska fördelar som en sådan trafiklinje skulle medföra för länet och bygden.

Under hänvisning till vad här ovan anförts, hemställes alltså,

att riksdagen måtte, på grundvalen av riksdagens år 1936 fattade positiva beslut om en utredning av denna fråga, an-

moda Kungl. Maj:t att, efter ytterligare utredning, till en kommande riksdag framlägga ett utarbetat förslag till åstadkommande av en statlig — eller eventuellt en på effektivt sätt statsunderstödd — billinje från Pajala till Kiruna.

Stockholm den 23 januari 1941.

Sven V. Hansson.
