

**Nr 190.**

Av herr Grym m. fl., om förbättring av samfärdselförbindelserna i viss del av Norrbottens län.

Frågan om förbättring av samfärdselförbindelserna i den mellan järnvägen Boden—Kiruna och Torne älv belägna delen av Norrbottens län har upprepade gånger varit föremål för statsmakternas prövning. Redan år 1917 väcktes förslag om byggande av järnväg i denna länsdel, men förslaget avvisades av riksdagen. År 1929 hade riksdagen under övervägande frågan om statlig busstrafik å linjen Pajala—Kiruna. I statsutskottets av riksdagen godkända utlåtande uttalades visserligen sympatier för förslaget men framhölls, att de i motionen framförda önskemålen syntes komma att beaktas utan någon särskild riksdagens åtgärd. Därvid åsyftades, att de postverkets bussar, som bleve övertaliga i samband med statens järnvägars övertagande av busstrafiken å linjen Övertorneå—Pajala, skulle kunna insättas å linjen Pajala—Kiruna. Någon dylik postdiligenstrafik har dock ej kommit till stånd.

I en av 1936 års riksdag avlåten skrivelse anhöll riksdagen i anledning av väckta motioner hos Kungl. Maj:t om utredning rörande möjligheterna till en förbättring av kommunikationerna å sträckan Pajala—Kiruna. I denna skrivelse anfördes bl. a. att riksdagen funnit frågan om statlig automobiltrafik å linjen Pajala—Kiruna vara förtjänt av övervägande från Kungl. Maj:ts sida och att därvid närmast borde undersökas, huruvida ej trafiken kunde omhänderhavas av postverket på samma sätt som på ett flertal andra ställen i Norrland.

I utlåtande den 19 december 1936 uttalade generalpoststyrelsen som sin mening, att busslinjen borde omhänderhavas av järnvägsstyrelsen. Denna tanke avböjdes av järnvägsstyrelsen i utlåtande den 30 december 1937. Länsstyrelsen i Norrbottens län avgav utlåtande den 27 december 1939 och tillstyrkte därvid en statlig trafik genom statens järnvägar och med tillämnande av den s. k. tornedalstaxan. Sedan järnvägsstyrelsen därefter den 10 december 1940 i förnyat yttrande förklarat sig icke vilja motsätta sig en statlig trafik på vanligt sätt och med normala taxor genom styrelsens försorg, fann emellertid Kungl. Maj:t den 17 januari 1941 vad i ärendet förekommit ej föranleda någon vidare åtgärd.

Med anledning av utgången av ärendet väcktes vid 1941 års riksdag genom två likalydande motioner i båda kamrarna förslag, att riksdagen måtte på grundval av riksdagens år 1936 fattade positiva beslut om utredning om

trafikförbindelserna mellan Pajala och Kiruna hemställa hos 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 bilinje från Pajala till Kiruna.

Statsutskottet, som den 9 maj 1941 avgav utlåtande över motionerna, framhöll, att de skäl, som föranledde 1936 års riksdag att taga initiativ i frågan, alltjämt kvarstode oförminskade. Behov förelåge av bättre, framför allt mera reguljära transportmöjligheter för jordbruksprodukter till Kiruna och andra platser efter riksgränsbanan, ett trafikbehov, som statens järnvägar i samband med öppnandet av en sin busstrafik hade möjligheter att tillgodose. En svårighet för statlig trafiks anordnande var emellertid de ersättningskrav, som kunde framkomma från de utefter linjen arbetande privata omnibusföretagen. Någon utredning i detta hänseende hade ej företagits sedan år 1936, då genom generalpoststyrelsen inhämtats, att de båda dåvarande privatföretagen på sträckan Pajala—Kiruna vore villiga att överlåta sina rättigheter på postverket mot en köpeskilling av 80 000, respektive 60 000 kronor, varvid i köpet skulle ingå en, respektive två omnibussar. Detta anbud hade generalpoststyrelsen funnit för högt. Det syntes alltså befogat för utskottet att förutsätta, att genom vederbörande ortsintressenter — men också på länsstyrelsens i Norrbottens län initiativ — större klarhet på denna viktiga punkt kunde åstadkommas än den som vunnits under frågans tidigare utredningsstadier. Utskottet hemställde även, att motionerna i frågan ej måtte av riksdagen bifallas. Riksdagen biföll utskottets hemställan i båda kamrarna.

På grund av vad som förekom vid frågans behandling i riksdagen upptog länsstyrelsen i Norrbottens län ärendet till förnyat övervägande och föranstaltade om utredning genom en kommitté, bestående av landsfiskalerna i Kiruna och i Pajala distrikt jämte representanter för de av ärendet närmast berörda kommunerna, nämligen Jukkasjärvi, Junosuando och Pajala. Kommittén avlämnade sin utredning i två PM, dagtecknade den 22 oktober 1942 och 20 januari 1943. Kommittén påvisade däri behovet av regelbunden godstrafikförbindelse mellan Kiruna och Pajala samt förordade inrättande av statlig busslinje.

Länsstyrelsen i Norrbottens län påkallade under hand kungl. järnvägsstyrelsens medverkan till frågans lösning, varvid järnvägsstyrelsen förklarade sig vara beredd att medverka till anordnandet, tills vidare på försök, av en statlig lastbilslinje mellan Kiruna och Pajala. Fraktberäkningen skulle därvid ske enligt statens järnvägars normala biltaxa, och i samtrafik med järnvägen skulle avgiften för i transporten ingående järnvägs- och bilsträcka beräknas var för sig. Med hänsyn till det ovissa godstrafikunderlaget ansågs det nödvändigt, att även persontrafiken ombesörjdes med lastbilsturer, som därför tänktes skola upprätthållas med en kombinerad last- och personbil. Efter granskning av detta förslag framhöll länsstyrelsen i skrivelse

till kungl. järnvägsstyrelsen den 5 oktober 1943 att betydande transporter av timmer och sågade varor kunde förväntas och att sådana transporter krävde stora lastbilar, som icke borde kombineras med persontrafik. Vidare anförde länsstyrelsen följande: »Då buss- och lastbilslinjen Övertorneå—Pajala beslöts, avsågs därmed att ersätta järnväg å denna sträcka, varom krav framstälts från ortsbefolkningens och länsmyndigheternas sida. Därav följde även att linjen betraktades som en del av järnvägsnätet och att järnvägens frakttaxor borde tillämpas. Länsstyrelsen anser, att samma synpunkter måste läggas på en utvidgning av denna järnvägens trafik fram till Kiruna. Liksom Ortsrepresentanterna vill dock länsstyrelsen icke ifrågasätta att den s. k. tornedalstaxan tillämpas, men länsstyrelsen finner det rimligt och riktigt att gods- och personbefordran sker efter järnvägstaxa åtminstone beträffande sträckan Haparanda—Kiruna såsom en särskild enhet.»

Till svar härå meddelade järnvägsstyrelsen den 28 oktober 1943 att styrelsen funnit sig icke kunna medverka till en lösning av trafikspörsmålet efter andra grunder än från styrelsens sida tidigare förutsatta.

I skrivelse den 13 mars 1946 framhöll länsstyrelsen i Norrbottens län angelägenheten av att järnväg framdrogs från Övertorneå över Pajala eller Karesuando till Kiruna. Förverkligandet av detta önskemål syntes emellertid ligga i en oviss framtid, varför ett rationellt ordnande av last- och persontrafiken blev desto mer angeläget. Länsstyrelsen ansåg därför att denna betydelsefulla fråga vidare utredning borde uppdragas åt järnvägsstyrelsen. Länsstyrelsens yttrande utmynnade dels i en anhållan om en dylik utredning rörande statlig biltrafik å vägsträckan Kiruna—Pajala, dels ock att Kungl. Maj:t skulle förordna, att postdilignslinjerna Pajala—Muodoslombolo, Övertorneå—Pajala och Gällivare—Pajala skulle överföras till statens järnvägars förvaltning ävensom att SJ:s zontaxa skulle tillämpas för genomgångstrafiken Övertorneå—Pajala—Kiruna.

I yttrande den 16 mars 1950 till riksdagens första kammars allmänna beredningsutskott över herr S. G. W. Wahlunds m. fl. motion om utredning rörande trafikförsörjningen genom omnibusföretag inom olika delar av landet anförde länsstyrelsen i Norrbottens län att länet måste anses väl tillgodosett med linjetrafik för såväl person- som godsbefordran. Länsstyrelsen tillade dock bl. a. följande: »I länets nordligaste ödemarker finnas emellertid vissa linjer, som kunna karakteriseras såsom kulturlinjer, på vilka även ur bärighetssynpunkt nödvändiga taxor bliva alltför kännbara för trafikanterna. En sådan linje finnes mellan Karesuando och Muodoslombolo, en annan mellan Karesuando och Kiruna.»

Med hänsyn till de långa avstånden till närmaste centralort och därav föranledda höga frakt- och resekostnader ansåg länsstyrelsen det befogat, att lättnader bereddades denna befolkning, som även i övrigt lever under svåra belägenheter. Länsstyrelsen ansåg det därvid lämpligt, att i första hand kungl.

järnvägsstyrelsen upptog förhandlingar med linjeinnehavaren om möjligheterna att genomföra samtrafik med genomgående zonberäkning med statens järnvägar å sträckan Kiruna—Karesuando. Beträffande linjen Karesuando—Muodoslombolo pågingo då underhandlingar mellan generalpoststyrelsen och linjeinnehavaren om övertagande av nämnda linje. För det fall sådant övertagande skedde, ansåg länsstyrelsen, att generalpoststyrelsen borde åläggas att i samtrafik med statens järnvägar tillämpa den av S. J. mellan Haparanda—Pajala använda s. k. tornedalstaxan å såväl postverkets linje Pajala—Muodoslombolo som å sträckan Muodoslombolo—Karesuando.

Slutligen skall här erinras om att norlandskommittén år 1946 hemställt, att järnvägsstyrelsen måtte få i uppdrag att skyndsamt inkomma med förslag till anordnande av stambillinjer mellan bl. a. Pajala—Anttis—Juno—suando—Vittangi—Kiruna.

#### *Förhållandena i dag.*

För närvarande ombesörjes trafiken mellan Kiruna—Pajala och Kiruna—Karesuando av ett privat företag och mellan Pajala—Karesuando av postverket. Emot sättet att sköta trafiken å linjen eller mot de tillämpade priserna för såväl person- som godsbefordran skall här icke riktas någon anmärkning. Det torde vara tillräckligt att erinra om vilka avstånd till närmaste järnväg det här gäller och i vilken grad de nu tillämpade snittfrakterna därför fördyra levnadskostnaderna för de människor, som under även i övrigt hårda betingelser utföra en för riket betydelsefull gärning i dessa trakter. Mest påtagligt är att det för närvarande icke finnes möjlighet att frakta annat än styckegods annorledes än genom anlåtande av den yrkesmässiga beställningstrafiken med lastbil, vilken helt naturligt måste betinga sig andra och avsevärt högre priser än en regelbunden godslinjetrafik i t. ex. statens järnvägars regi skulle behöva göra.

Intet av de många initiativ, som tidigare tagits i denna fråga, har lett till något resultat. Fortfarande är det emellertid ett levande intresse hos befolkningen i de berörda trakterna för att få de för dem livsviktiga frågorna rörande bygdens trafikförbindelser lösta på ett tillfredsställande sätt. Sedan det blivit känt, att den nu arbetande busslinjeutredningen f. n. bl. a. låter utföra vissa undersökningar rörande linjetrafiken i Norrbottens län, har förhoppning väckts att jämväl här ifrågavarande trafikfråga kunde upptagas till behandling av utredningen.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställa undertecknade,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta uppdraga åt 1948 års busslinjeutredning att verkställa utredning rörande förutsättningarna för bedrivande av linjetrafik för person- och godsbe-  
fordran å linjerna Kiruna—Pajala, Kiruna—Karesuando

och Pajala—Muodoslombolo—Karesuando med tillämpande av vid godsbefordran genomgående fraktberäkning och vid persontrafik genomgående zontariffberäkning med statens järnvägar samt att därefter för riksdagen framlägga de förslag till lösande av frågan, vartill utredningen må för-  
anleda.

Stockholm den 25 januari 1952.

*J. F. Grym.*

*Lars E. Andersson.*

*E. Hj. Nyström.*

*Hugo Sundberg.*

*Ragn. Bergh.*

---