

Nr 84.

Ankom till riksdagens kansli den 11 maj 1915 kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående järnvägsförbindelse mellan svenska och finska järnvägsnäten vid Haparanda.

(4:e avd.)

I en till riksdagen avlåten, till statsutskottets förberedande behandling överlämnad proposition, nr 186, av den 27 april 1915, har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att *dels* — under förutsättning att mellan Kungl. Maj:t och kejsrerliga ryska regeringen överenskommelse träffas angående åvägabringande av järnvägsförbindelse mellan statsbanan Karungi—Haparanda och finska järnvägsnätet i huvudsaklig överensstämmelse med ett av särskilda delegerade för svenska och ryska regeringarna den 12 april 1915 upprättat förslag till konvention — besluta ej mindre anordnande av dylik järnvägsförbindelse medelst framdragande av järnvägsspår från Haparanda söder om staden belägna station i östlig riktning över Torne älv på bro, sträckande sig mellan lämplig punkt söder om Haparanda och Pirkiö (Björkön) å finska sidan, än även till följd därav erforderlig utvidgning av Haparanda station; *dels* för påbörjande av berörda arbeten, såvitt på Sverige ankommer, för år 1916 anvisa ett anslag av 1,000,000 kronor, att utgå av låne-medel, med rätt för Kungl. Maj:t att därav förskottsvis redan under år 1915 av tillgängliga medel utanordna ett belopp av 400,000 kronor; *dels ock*, under förutsättning av bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att de i statsverkspropositionen bland inkomsterna i 1916 års riksstat upptagna lånemedel skola höjas med 1,000,000 kronor.

Departementschefen har till statsrådsprotokollet i ärendet anfört följande:

»I skrivelse den 26 april 1915 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om avlåtande av proposition till riksdagen angående åvägabringande av förbindelse mellan svenska och finska järnvägsnäten vid Haparanda.

Innan jag närmare ingår på denna framställning, må i fråga om den beslutade statsbanan Karungi—Haparanda erinras om följande.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning har 1913 års riksdag, under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. iakttoges, beslutat anläggning av en statsbana från Karungi till Haparanda för en beräknad kostnad av 1,495,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen borde genomgå, samt för påbörjande av nämnda anläggning för år 1914 anvisat ett anslag av 600,000 kronor.

Därefter har 1914 års senare riksdag för avslutande av arbetena å nämnda bana anvisat ett anslag av 1,042,400 kronor.

Beträffande sträckningen av ifrågavarande järnväg hade vid ärendets förberedande handläggning olika meningar gjort sig gällande. Enligt det sedermera antagna alternativet skulle banan utgå från Karungi och löpa genom Tornedalen i sydlig riktning till Haparanda. Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t den 7 mars 1913 anförde dåvarande chefen för civildepartementet, bland annat, att enligt hans mening stationen i Haparanda borde förläggas söder om staden samt att en framtida anknytning med det finska järnvägsnätet icke kunde ifrågasättas annat än söder om Haparanda i närheten av Neder Torneå kyrka på finska sidan.

I den skrivelse, nr 252, varigenom 1913 års riksdag anmälde sitt beslut beträffande anläggandet av ifrågavarande statsbana, uttalade riksdagen sin anslutning till departementschefens ovan angivna uppfattning rörande läget för Haparandastationen och en blivande anknytningslinje.

Läget för stationen vid Haparanda ävensom för en framtida järnvägsförbindelse över Torne älv är alltså — beträffande sistnämnda förbindelse, såvitt på Sverige ankommer — av statsmakterna i princip fastslaget.

I enlighet härmed har också Kungl. Maj:t sedermera fastställt dels genom nådigt brev den 4 september 1914 definitiv plan för ifrågavarande statsbana, dels genom nådigt brev den 28 november 1914 läget för stationen vid Haparanda. Kungl. Maj:t har vidare den 20 januari 1915 anbefallt järnvägsstyrelsen att, efter verkställande av erforderliga undersökningar, till Kungl. Maj:t inkomma med förslag och kostnadsberäkning i fråga om anordnande, såvitt på Sverige ankomme, av trafikförbindelse mellan nämnda statsbana och finska järnvägsnätet, därvid förutsättning skulle vara, att för ändamålet erforderlig brobyggnad utfördes mellan lämplig punkt söder om Haparanda och Pirkkiö (Björkön) på finska sidan.

I ovannämnda skrivelse den 26 april 1915 har järnvägsstyrelsen anfört följande.

Till åtlydnad av den genom nyssnämnda nådiga brev den 20 januari 1915 givna befallning igångsattes omedelbart de för uppdragets fullgörande erforderliga undersökningarna och kostnadsberäkningarna, dock utan att järnvägsstyrelsen haft tillfälle att därvid samarbeta med vederbörande myndigheter å finska sidan.

Då dessa emellertid måste hava ett visst inflytande i flera detaljer, såsom beträffande brolägets närmare bestämmande, brons och gränsbangårdens anordnande m. m., har styrelsen icke kunnat åstadkomma någon slutgiltig utredning i frågan. Styrelsen har ändock velat överlämna ett nu föreliggande förslag till ordnandet av förbindelsen mellan de svenska och finska järnvägsnäten på sätt, som styrelsen tänkt sig lämpligt vad beträffar de på svenska sidan erforderliga anläggningarna.

Med överlämnande av karta samt plan- och profilritningar, utvisande den ifrågasatta sträckningen från den till läget fastställda stationen vid Haparanda å bro över Torne älv, anför styrelsen, att det sålunda uppgjorda preliminära förslaget innebär byggande över älven av en enkelspårig järnvägsbro, som dock skulle vara försedd med spår av såväl svensk som finsk spårvidd. Bron skulle således kunna passeras av antingen svenska eller finska tåg, men ej av båda slagen samtidigt. För sjöfartens behov skulle bron förses med ett svängspann, vars centrumpelare förlagts på svenska sidan om gränsen. De fria segelöppningarna vore föreslagna att givas 20 meters bredd, varjämte grundläggningsdjupet skulle tillåta ett framdeles möjligen erforderligt vattendjup i desamma av 5 meter under älvens lägsta vattenyta. Bangården i Haparanda vore konstruerad under sådan förutsättning, att de svenska tågen skulle framgå till Torneå station och de finska till Haparanda för att där omlastas. Bangården vore avsedd att förses med anordningar för passagerarnas omstigning samt för godsomlastningen.

Kostnaderna för genomförande av det utav järnvägsstyrelsen sålunda upprättade förslaget hade beräknats till 1,580,000 kronor, utöver vad som redan beviljats för statsbanan Karungi—Haparanda. Styrelsen har därvid såsom självfallet antagit, att Sverige skulle i sin helhet bekosta de anordningar, som falla på svenska sidan om riksgränsen, och Finland de på den finska sidan fallande. Kostnaderna fördela sig på de olika anordningarna i huvudsak på följande sätt, nämligen för utbyggnad av den redan beslutade stationen vid Haparanda, utöver vad som erfordras för denna bangård, betraktad endast såsom slutstation för nyssnämnda statsbana, omkring 560,000 kronor, för bron över Torne älv 615,000 kronor och återstående belopp eller omkring 405,000 kronor för huvudlinje öster om bangården, vägportar, marklösen, oförutsedda utgifter, arbetets ledning och förvaltning m. m.

I detta sammanhang har styrelsen uttalat såsom sin mening, att de eljest vanliga villkoren vid beslutandet av statsbanor angående fri upplåtelse av mark m. m. icke torde böra i detta fall uppställas. Det torde nämligen knappast kunna sägas, att nu ifrågavarande järnvägsförbindelse vore av den beskaffenhet, att man kan förutse, att vederbörande kommuner eller enskilda skulle kunna förmås att ikläda sig kostnaderna för uppfyllandet av dessa villkor, och styrelsen anser för sin del också frågan om markförvärvet och andra ersättningar av samma natur i detta fall av så underordnad betydelse, att hela frågan om järnvägsförbindelsens åstadkommande icke bör göras beroende av densamma.

Innan jag fortsätter redogörelsen för järnvägsstyrelsens framställning, tillåter jag mig erinra, att, sedan järnvägsstyrelsen den 20 januari 1915 erhöll uppdrag att verkställa utredning angående den ifrågasatta sammanbindningen av de bägge ländernas järnvägsnät, en konferens på föranstaltande av Kungl. Maj:t under innevarande april månad avhållits i Stockholm mellan av svenska och ryska regeringarna utsedda särskilda delegerade för förhandling i denna fråga.

Vid nämnda konferens hava de delegerade enat sig om att föreslå sina respektive regeringar att tillsätta en kommission av två svenska och två ryska ingenjörer med uppdrag att utarbeta fullständigt och detaljerat förslag rörande såväl sträckningen av järnvägen mellan den redan fastställda platsen för den blivande järnvägsstationen söder om Haparanda på svenska sidan och järnvägsbron över Lihakajoki på finska sidan som ock anläggandet av järnvägsbro över Torne älv mellan nämnda järnvägsstation och finska ön Björköen.

De delegerade hava vidare överenskommit att föreslå sina respektive regeringar att efter vederbörlig granskning av det detaljförslag, som sålunda skulle komma att framläggas av ovannämnda kommission, framläggas avsluta en konvention rörande anknytningen mellan de båda rikenas järnvägsnät i huvudsaklig överensstämmelse med ett av de delegerade utarbetat, den 12 april 1915 dagtecknat principförslag.

Till följd av remiss har chefen för generalstaben den 19 april 1915 avgivit yttrande över sistberörda förslag och därvid förklarat sig under angiven förutsättning icke hava något att erinra mot det sätt för ordnandet av förbindelsen mellan svenska och ryska järnvägsnäten, som ifrågavarande förslag till överenskommelse innebär.

Därefter har järnvägsstyrelsen i infortrat yttrande av den 24 april 1915 meddelat, att styrelsen icke har något att erinra mot de delegerades berörda förslag.

Jag återgår nu till järnvägsstyrelsens förevarande framställning, i vilken ytterligare anföres följande.

Styrelsen kan icke bestämt förutse, när omförmälda ingenjörskommission kan hava slutfört sitt arbete och alltså ett slutgiltigt förslag till de för järnvägsnätens sammanknytning erforderliga järnvägsanläggningarna kan föreligga. Styrelsen har emellertid anledning antaga, att kommissionen kommer att mycket snart tillsättas samt sedan bedriva sina arbeten med största skyndsamhet. Under inga förhållanden kan dock resultatet av dess arbete föreligga så tidigt, att ett framläggande av det slutgiltiga förslaget kan ske till årets nu samlade riksdag. Styrelsen anser emellertid starka skäl tala för, att frågan ändock förelägges riksdagen redan nu, i vilket fall detta måste ske i det skick, utredningen för närvarande befinner sig. Styrelsen utgår då därifrån, att den ovannämnda ingenjörskommissionen över huvud taget icke kan komma att påvisa behovet av järnvägsförbindelsens utförande på svensk sida på något väsentligt från styrelsens eget förslag avvikande sätt och att alltså den tekniska och ekonomiska innebörden av frågan med tillräcklig noggrannhet kan låta sig bedömas av det redan föreliggande utredningsmaterialet. Givetvis måste skiljaktigheter förväntas uppkomma såväl beträffande de tekniska detaljerna som beträffande de för närvarande beräknade kostnaderna, men dessa skiljaktigheter böra icke kunna tillmätas avgörande betydelse vid statsmakternas prövning av och beslut i principfrågan.

I fall ingenjörskommissionens fullständiga förslag skulle avvaktas, innan frågan förelägges riksdagen, kan densamma icke bliva behandlad förrän vid 1916 års riksdag. Byggnadstiden för bron, såsom det för anläggningens utförande i tidshänseende bestämmande arbetet, måste, i fall man icke förutsätter en synnerligen dyrbar och osäker arbetsplan med dess utförande på en vinter, bliva i det närmaste två år, räknat från hösten det ena året till våren det tredje. På grund av vattenstands- och isgångsförhållanden i älven är det nämligen icke lämpligt att påbörja arbetena med brobyggnaden förrän på hösten, då floden fallit undan. Härvid kunna de nödiga grundläggnings- och pelarmuringsarbetena utföras under påföljande vinter. Under den därpå följande våren och sommaren kunna på grund av isgång, högfloed och timmerflottning de nödiga ställningsbyggnaderna för brojärnets uppsättande icke utföras i älven. Järnuppsättningsarbetet måste därför uppskjutas till nästkommande vinter, och bron kan alltså icke vara färdig förrän till våren 1918. Under förutsättning, att riksdagsbeslut om brobyggnadens utförande föreligger redan år 1915, skulle däremot arbetena kunna vara

färdiga till våren 1917. Beträffande frågans beroende av den andra parten torde nämligen kunna antagas, att anslagsfrågan bliver löst före årets utgång. Arbetena skulle därefter genast kunna igångsättas och genom frågans framläggande för innevarande års riksdag alltså ett års byggnadstid vinnas.

I detta sammanhang framhåller styrelsen också, att såväl av praktiska och ekonomiska skäl som med hänsyn till den vid järnvägsbygget anställda stammen av arbetare och ingenjörer det är angeläget, att de ifrågasatta arbetena komma att bedrivas i en följd med de pågående arbetena å statsbanan Karungi—Haparanda.

Med anledning av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen att — under förutsättning att mellan Kungl. Maj:t och kejserliga ryska regeringen kan träffas överenskommelse angående järnvägsförbindelsens mellan de svenska och finska järnvägsnäten utförande i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag till konvention, som av de särskilda delegerade upprättats, samt att medel för förbindelsens utförande på sålunda avtalat sätt även av grannlandet anslås — *dels* besluta, att järnvägsförbindelse skall åstadkommas mellan de nämnda järnvägsnäten medelst framdragande av järnvägsspår från det fastställda läget för Haparanda station söder om staden och över Torne älv på bro, sträckande sig över till ön Björkön på finska sidan, samt att Haparanda station utbygges till gränsstation, *dels ock* för eventuellt påbörjande av dessa arbeten anvisa för år 1916 1,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att därav i förskott redan år 1915 utanordna 400,000 kronor.

Det av järnvägsstyrelsen sålunda framlagda förslaget anser jag mig böra tillstyrka, och åberopar jag därvid den ovan återgivna utredningen i ärendet.

I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag vidare, att de villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m., som eljest uppställas vid beslutande av nya statsbanor, med hänsyn till de i förevarande fall föreliggande särskilda förhållandena här icke böra ifrågasättas.

Mot styrelsens framställning om anvisande till ifrågavarande ändamål för år 1916 av ett belopp av 1,000,000 kronor, varav under år 1915 förskottsvis skulle kunna utgå 400,000 kronor, har jag icke något att erinra. Då kostnaderna för anläggningen böra bestridas av lånemedel, torde vid bifall till framställningen de i statsverkspropositionen bland inkomsterna upptagna lånemedel böra höjas med 1,000,000 kronor.»

Under åberopande av den sålunda av departementschefen lämnade utredningen i ärendet får utskottet, som funnit sig böra biträda Kungl. Maj:ts ifrågavarande förslag, hemställa,

att riksdagen må

a) under förutsättning att mellan Kungl. Maj:t och kejsrerliga ryska regeringen överenskommelse träffas angående åvägabringande av järnvägsförbindelse mellan statsbanan Karungi—Haparanda och finska järnvägsnätet i huvudsaklig överensstämmelse med ett av särskilda delegerade för svenska och ryska regeringarna den 12 april 1915 upprättat förslag till konvention, besluta ej mindre anordnande av dylik järnvägsförbindelse medelst framdragande av järnvägsspår från Haparanda söder om staden belägna station i östlig riktning över Torne älv på bro, sträckande sig mellan lämplig punkt söder om Haparanda och Pirikkiö (Björkön) å finska sidan, än även till följd därav erforderlig utvidgning av Haparanda station;

b) för påbörjande av berörda arbeten, såvitt på Sverige ankommer, för år 1916 anvisa ett anslag av 1,000,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att därav förskottsvis redan under år 1915 av tillgängliga medel utanordna ett belopp av 400,000 kronor.

Beträffande sättet för anskaffande av ifrågavarande medel kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva förslag.

Stockholm den 11 maj 1915.

På statsutskottets vägnar:

CARL SWARTZ.

Närvarande: se under utlåtandet nr 83.