

Nr 188.

Ankom till riksdagens kansli den 1 juni 1917 kl. 8 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om anslag till utredning i fråga om en järnvägsanläggning genom Kalix och Torne äldalar till lämplig punkt å riksgränsbanan.
(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren (nr 79) av herr *C. J. Asplund m. fl.* och den andra inom andra kammaren (nr 217) av herr *O. W. Stenudd m. fl.*, vilka motioner för förberedande behandling remitterats till statsutskottet har hemställts, att riksdagen måtte, för verkställande av en allsidig utredning genom statens försorg rörande behovet av och förutsättningarna för en järnvägsanläggning genom Kalix och Torne äldalar från Neder Kalix eller möjligen Över Torneå förbi Svappavaara m. fl. malmfält till Kiruna eller annan lämplig punkt å Riksgränsbanan, anslå ett lämpligt belopp, förslagsvis 25,000 kronor.

I fråga om de skäl motionärerna anfört till stöd för sina förslag tillåter sig utskottet hänvisa till motionerna.

Utförandet av den plan för byggandet av tvärbanor i Norrland, som utskottet i annat denna dag avgivet utlåtande förordat, kommer att draga en mycket avsevärd tidrymd och medföra högst betydande kostnader. Att under sådana förhållanden redan nu igångsätta utredning angående en järnvägsanläggning av den stora omfattning, som i den förevarande motionen avses, kan utskottet icke tillstyrka. Utskottet har funnit så mycket större skäl för att intaga en sådan ståndpunkt som, enligt vad utskottet inhämtat, såväl Kungl. Maj:ts som järnvägsstyrelsens

*Utskottets
yttrande.*

uppmärksamhet redan blivit fästad på de järnvägsproblem, som beröras i motionerna.

Utskottet får sålunda hemställa,

att herrar Asplunds m. fl. och Stenudds m. fl. ovanberörda motioner icke må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 1 juni 1917.

På statsutskottets vägnar:

AXEL EKMAN.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar *O. M. Strömberg, H. F. Lamm, J. Nilsson, C. G. Ekman, O. Bergqvist, A. Pers, J. L. Widell*, greve *N. F. Posse* och *C. I. Asplund* samt från andra kammaren: herrar *A. Ekman, F. V. Thorsson, H. Andersson* i Skivarp, *K. V. Rydén* i Malmö, *J. B. Eriksson* i Grängesberg, *E. A. Nilson* i Örebro, *A. Wiklund, A. R. Lundblad, J. Olofsson* i Digernäs, *K. O. Strid, S. E. J. Lübeck* och *K. A. Tengdahl*.

Reservation:

av herrar *O. Bergqvist, C. I. Asplund* och *K. Tengdahl*, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Ifråga om de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt förslag, tillåter sig utskottet hänvisa till motionerna och vid dessa fogade utredningar.

Motionärerna hava sammanfattat sin motivering sålunda:

'Järnvägslinjens stora längd och därav förorsakade betydande kostnad är givetvis en omständighet, som gör, att vi ingalunda våga hysa några förhoppningar på företagets realiserande i sin fulla utsträckning

under den närmare framtiden. Vi inse till fullo, att, ifall man vill betrakta den som huvudsakligen 'kulturbana', den måste sättas i andra rummet efter de redan aktuella tvärbanorna till Inlandsbanan, som, ifall man endast räknar med de av regeringen 1916 föreslagna banorna, tillsammans äro ungefär 4 mil kortare än den av oss ifrågasatta banan och vilkas sammanlagda kostnad säkerligen med flere miljoner kommer att understiga kostnaden för vår bana. Emellertid torde vissa delar av denna bana, nämligen dels den del, som faller mellan Kiruna och Masugnsbyn och tangerar ett flertal såväl staten som enskilda tillhöriga malmfält, dels den mellan Morjärv och Neder Kalix fallande delen ha stora förutsättningar att bliva bärande företag. Om gruvbrytning kommer till stånd i Mertainen och Svappavaara, så komma hels visst minst 7 à 800,000 ton malm årligen att fraktas därifrån och icke blott giva en god vinst på bandelen mellan Svappavaara och Kiruna, som väl först torde komma att byggas, utan även tillföra Riksgränsbanan en för elektrifieringens av linjen Kiruna—Luleå ekonomiska bärighet nödvändig trafikökning. I trakten av Vittangi och Masugnsbyn finnas vidare stora kvantiteter enskilda tillhörig järnmalm, som visserligen enligt de här bifogade beskrivningarna synes vara delvis fattig och till stor del förorenad av svavel, men som dock helt visst skulle kunna tjäna till råmateriel för en på anrikning och brikettering eller sintring grundad inhemsk järntillverkning, varigenom malmen samtidigt renas från fosfor och svavel, så att den lämnar ett fullgott järn. Utom dessa järnmalmer finnas svavelkisanledningar, som ge förhoppningar att bliva lönande, ehuru de ännu äro för litet undersökta för att man skulle kunna med någon visshet bedöma deras brytvärdhet. Slutligen finnas mycket stora tillgångar av grafit, som anses vara av bättre kvalitet än den hittills inom vårt land brutna och som befunnits lämplig till karborundumfabrikation, användning för uppkolning av järn och troligen även till eldfast material. Tillgångarna äro så stora, att sannolikt brytningen mera kommer att begränsas av möjligheterna till avsättning än av tillgången på grafit. Om och när företag för dessa fyndigheters tillgodogörande komma till stånd och hinna till full utveckling, så kommer helt visst det också att visa sig, att ett färdigbyggande av hela linjen skall bära sig ekonomiskt. Det torde då komma att visa sig förmånligt, att transitotrafiken mellan Norge och Finland ledes över den nya linjen, efter vilken den komme att få flere mil kortare väg än den nu har över Boden. Likaså torde produkterna från de här ovan omnämnda malmfälten och eventuella förädlingsverk efter den nya linjen därefter lämpligare fraktas efter denna ned till Kalix än den betydligt

längre vägen över Luleå, med undantag naturligtvis för den malm, som eventuellt kunde förbrukas vid smältverk vid Porjus eller annat åt detta håll beläget ställe.

Beträffande bandelen Morjärv—Neder Kalix eller Storön så går den genom en rik och tät befolkad bygd och skulle redan genom detta förhållande vara motiverad till utförande när som helst. Emellertid tillkommer här ett ytterligare skäl, den storindustri som uppstått i orten i och med anläggandet av sulfatfabriken vid Karlsborg utanför Neder Kalix. Här produceras redan cirka 7,000 ton sulfatmassa årligen och det lär vara meningen att inom kort utbygga fabriken för en årlig produktion av 20,000 ton. Då sjöfarten även i den goda hamnen i Storön är stängd ungefär sju månader av året, torde man få påräkna en rätt stor trafik vintertiden av massa över Morjärv och Boden. Såsom framgår av kartbilagan V. äro hamnförhållandena vid Storön mycket goda, och innan beslut fattas om utförande av mycket dyrbarare och ändock mindre goda hamnanläggningar i närheten av Haparanda, som även lär kräva ett särskilt järnvägsspår på ungefär 1 mils längd, vore det på det högsta tillrådligt att taga i övervägande, huruvida hamnfrågan icke på ett i alla avseenden förmånligare sätt skulle lösas genom en hamnanläggning vid Storön jämte en järnvägsförbindelse mellan Storön och Morjärv. Många skäl synas sålunda tala för att en allsidig utredning i av oss föreslaget syfte kommer till stånd, omfattande såväl behovet av och förutsättningarna för en järnvägsanläggning i Kalix och Torne älvdalar som frågan om till vilken punkt av kusten järnvägen skall dragas och därmed förbundna hamnanläggningar. Emellertid vilja vi icke taga ståndpunkt till någon viss linje på förhand utan hava därför formulerat vårt yrkande så, att den begärda utredningen skulle komma att omfatta även frågan om linjens eventuella dragning åt Över-Torneå.'

Beträffande här ifrågasatta järnvägsanläggningar har chefen för civildepartementet uti den till innevarande riksdag avgivna kungl. propositionen, nr 221 angående statsbanebyggnader i Norrland anført följande:

'Slutligen har jag icke berört behovet av nya järnvägar norr om banan mellan Luleå och Riksgränsen. I fråga om detta område tillåter jag mig erinra om, att redan kända mineralfyndigheter och den förhoppning om nya sådana fyndigheter, som landets geologiska skapnader, ställa det utom tvivel, att förr eller senare nya järnvägar här komma att dragas fram. Bortsett från sådana banor, som bliva påkallade av dylika särskilda skäl, ber jag endast få erinra om den starka bosättning, som på grund av jordens goda beskaffenhet ägt rum i Kalix älvs dalgång från Över-Kalix till Neder-Kalix, samt om behovet av en

framtida bana i denna dalgång ned till den utmärkta naturliga hamn, som Neder-Kalix erbjuder.'

I en av departementschefen inforrad promemoria angående ifrågasvarande järnvägsanläggning genom Kalix och Torne älvdalar har järnvägsstyrelsen anfört följande:

Förutom föreliggande motion om anslag till järnvägsundersökning, har från statsrådet och chefen för civildepartementet till styrelsen överlämnats en av utsedda kommitterade inom Pajala kommun avgiven skrivelse, i vilken framhålles önskvärdheten och lämpligheten av framdragande av en järnväg längs Torne äldal, i fortsättning av den nu trafikerade bandelen Karungi—Övertorneå och med anslutning till lämplig punkt vid Riksgränsbanan.

Då dessa båda framställningar om järnvägsundersökningar avse i huvudsak olika linjestreckningar, vilka likväl enligt styrelsens förmenande stå i visst samband med varandra i så måtto, att eventuella tillkomsten av en järnväg enligt endera förslaget måste, åtminstone för överskådlig tid framåt utesluta förverkligandet av det andra, torde förr eller senare en allsidig utredning beträffande såväl behovet som ock lämpligaste sträckningen av en förbindelse mellan kusten — norra stambanan öster om Boden — och Riksgränsbanan böra verkställas.

Emellertid vill det synas styrelsen som om tiden för upptagande till prövning i detalj av dessa järnvägsfrågor ännu icke är inne. Enligt styrelsens förmenande böra dessförinnan av större betydelse varande järnvägsfrågor, nämligen om Inlandsbanans fortsatta byggande och om anläggning av tvärbanor mellan denna och norra stambanan, bringas till sin definitiva lösning.

Beträffande planen för byggande av statsbanor i Norrland under de närmast kommande åren har järnvägsstyrelsen i sin underdåniga skrivelse den 11 februari 1916 framhållit att årliga byggnadsanslaget för dessa lämpligen borde hålla sig omkring 8,000,000 kronor, varvid styrelsen utgått ifrån att de i planen angivna banorna skulle vara fullbordade inom vissa angivna tider. I sitt förnyade underdåniga yttrande av den 7 mars 1917 angående tvärbanor och alternativa sträckningar för viss del av Inlandsbanan, har styrelsen fortfarande i det närmaste vidhållit denna förutsättning.

Med fasthållande sålunda i huvudsak av förenämnda byggnadsplan, och då enligt denna de årliga anslagen för Inlandsbanans och tvärbanornas byggande ända till och med år 1923 komma att uppgå till 8,000,000 kronor och något därutöver, vill det synas, som om någon av de nu ifrågasatta järnvägsanläggningarna — även med fästet av-

seende därvid att det här är fråga om företag, som fordra kapitalutlägg om 20 å 30 miljoner kronor — i varje fall icke skulle kunna ifrågakomma att påbörjas inom de närmaste 8—10 åren.

Styrelsen har ock i sin underdåniga skrivelse den 27 mars detta år med anledning av nådig remiss rörande framställning om järnvägsundersökning för en linje Morjärv—Nederkalix, vilken linje delvis ingår som led i den i föreliggande motion omhandlade järnvägssträckningen och vilken järnvägslinje torde kunna ifrågasättas att komma till utförande oberoende av om och huru järnvägsförbindelse kommer till stånd mellan Morjärv—Karungibanan och Riksgränsbanan, framhållit att påbörjandet av ytterligare järnvägsanläggningar i övre Norrland utöver dem, som i förenämnda arbetsplanen upptagas, icke lämpligen synas kunna ifrågasättas under de närmaste åren framåt, eller i varje fall icke tidigare än år 1924.

På grund därav torde det icke vara ändamålsenligt att redan nu verkställa någon definitiv undersökning för dessa järnvägssträckningar emellan Morjärv eller Övertorneå och lämplig punkt på Riksgränsbanan, utan torde i första hand nu endast böra ifrågakomma en approximativ utredning rörande de alternativa sträckningarnas ekonomiska förutsättningar i samband med okulärundersökningar för utrönande av framkomstmöjligheterna utefter de föreslagna olika linjerna.

Kostnaderna för en sådan undersökning beräknas uppgå till omkring 25,000 kronor, däri ej inräknats i järnvägsstyrelsens förutnämnda underdåniga skrivelse den 27 mars 1917 angivna kostnadsbeloppen för utförande av undersökning för järnväg Morjärv—Nederkalix.

Från järnvägsstyrelsens sida förefinnes sålunda ingen erinran emot företagandet redan nu av en förberedande utredning rörande behovet av och förutsättningarna för en järnvägsanläggning genom Kalix och Torne älvdalar från Nederkalix eller möjligen Övertorneå till Kiruna eller annan lämplig punkt å Riksgränsbanan, i samband med okulärundersökning för bedömandet av framkomstmöjligheter enligt olika alternativa linjesträckningar och de ungefärliga kostnaderna för desamma.

I likhet med järnvägsstyrelsen finner utskottet tiden för upptagande till prövning *i detalj* av dessa järnvägsfrågor ännu icke vara inne, då utförandet av den plan för byggandet av tvärbanor i Norrland, som utskottet i annat denna dag avgivet utlåtande förordat, kommer att draga en tid av åtta å tio år och medföra högst betydande kostnader. Utskottet vill dock icke motsätta sig en förberedande utredning i den omfattning järnvägsstyrelsen föreslagit, vilket även synes överensstämma med motionernas syfte och har icke något att erinra mot

storleken av det för ändamålet begärda anslaget 25,000 kronor, vilket järnvägsstyrelsen funnit lämpligt.

Utskottet vill dock hava uttalat, att beviljande av anslag till en sådan utredning icke i någon mån får anses innebära en förbindelse från riksdagens sida, att en järnväg genom ifrågavarande trakter skall komma till stånd.

Utskottet får sålunda hemställa,

att riksdagen må, i anledning av herr Asplunds m. fl. och herr Stenudds ovanberörda motioner, för verkställande av en allsidig utredning genom statens försorg rörande behovet av och förutsättningarna för en järnvägsanläggning genom Kalix och Torne älv-dalar från Neder Kalix eller möjligen Över Torneå förbi Svappavaara m. fl. malmfält till Kiruna eller annan lämplig punkt å riksgrensbanan, å extra stat för år 1918 anvisa ett förslagsanslag, högst, 25,000 kronor.»
