

Nr 47.

Av herr **Hansén m. fl.**, *angående hamnanläggning för Tornedalen.*

I årets statsverksproposition har under sjätte huvudtiteln berörts frågan om *uthamn för Haparanda och Tornedalen.*

Sedan 1928 års riksdag beviljat medel till utredning i denna fråga, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 2 november 1929 framlagt tre olika alternativ, avseende dels förläggning av den blivande hamnen till Karl Johans stad och dels två olika förläggningar å Seskarön. Kostnaderna för anläggning vid Karl Johans stad, vilket alternativ av styrelsen förordats, hava med inräknande av utgifter för väg- och järnvägsbyggnad uppskattats till 2,860,000 kronor, därav för hamnen 1,255,000 kronor, för vägförbindelsen 205,000 kronor och för järnvägsförbindelsen 1,400,000 kronor. Utlåtanden över förslaget hava avgivits av länsstyrelsen i Norrbottens län och numera även av järnvägsstyrelsen, som härvid nederkänt kostnaden för järnvägsförbindelsen till 1,150,000 kronor. Vid hänsyntagande även till att enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kostnader för kajutrustning skulle tills vidare kunna inbesparas med 100,000 kronor skulle totalkostnaden för hela anläggningen utgöra cirka 2,500,000 kronor.

I propositionen erinras om, att denna fråga även berörts i det av länsstyrelsen i Norrbottens län jämte tillkallade sakkunniga den 16 december 1929 framlagt betänkande med förslag till statsåtgärder i anledning av rådande arbetslöshet å Seskarö, vari ifrågasatts, att hamnanläggningen med därav betingade järnvägs- och vägbyggnader skulle komma till utförande såsom led i åtgärder till bekämpande av arbetslösheten bland arbetarna å Seskarö.

Regeringen har emellertid ansett, att det statsfinansiella läget lägger hinder i vägen för att å nästkommande budgetårs riksstat bereda särskilda anlagsmedel till ifrågavarande anläggning. Spörsmålet om och i vad mån med anläggningen sammanhängande arbeten må kunna komma till utförande såsom ett led i anstalter till lindrande av arbetslösheten i trakten har regeringen ansett kunna tagas under omprövning längre fram i samband med behandling av frågan om åtgärder i allmänhet för bekämpande av arbetslösheten.

Då sålunda fara är för handen, att denna för Haparanda stad och hela vår nordöstra gränsbygd så betydelsefulla fråga nu åter kommer att skjutas fram i det ovissa, hava vi ansett det angeläget att i denna ordning bringa frågan under riksdagens prövning.

Haparanda och Tornedalen har som bekant tidigare haft en på sin tid ganska livligt frekventerad uthamn i Salmis, beläget cirka 8 kilometer sydväst om Haparanda, men denna hamn har genom landhöjningen och jämväl Torneälvens slamföring undan för undan uppgrundats, så att den numera är praktiskt taget obrukbar även för den ordinära kusttrafiken. Genom statens försorg uppgjordes år 1916 förslag till utvidgning och förbättring av hamnen, men kostnaderna för en modern hamnanläggning på denna plats visade sig bliva allt för höga för att en byggnad därstädes skulle kunna realiserats. Särskilt kostnaderna för en inseglingsled visade sig avskräckande höga, enär muddringar i hård pinnmo erfordrades i stor omfattning. Det blev sålunda nödvändigt att se sig om efter något annat i närheten beläget lämpligt hamnläge för att tillgodose Tornedalens behov av hamn. Efter långvariga utredningar och sedan framförda projekt om en för Kalix- och Tornedalarna gemensam djuphamn kombinerad med en kustbana Haparanda—Kalix—Merjärv skrinlagts, har nu äntligen framlagts ett förslag, som för en överkomlig kostnad tillgodoser det aktuella behovet av en medelstor hamn för Haparanda och Tornedalen, avsedd att kunna mottaga fartyg av upp till 4,3 meter djupgående, d. v. s. praktiskt taget alla i kustfart gående fartyg.

Redan en blick på kartan är tillräcklig för att klarlägga, att bristen på hamn i närheten av Haparanda måste utgöra en stark hämsko på utvecklingen inom den folkrika och av naturen i så många avseenden gynnade svenska Tornedalen. Utan närbelägen hamn finnes ingen möjlighet att vinna ekonomiskt fördelaktig avsättning för upplandets produkter från lantbruket och av tjära, ved, sparrar samt annat småvirke liksom icke heller den för jordbrukets utveckling oundgängligen behövlige kalken och andra förnödenheter såsom gödningsämnen och kraftfoder kunna i önskvärd omfattning för rimliga kostnader införskaffas utan sjöförbindelser. För Haparanda stad, vår yttersta kulturutpost mot öster och det naturliga centrum för Tornedalens näringsliv, måste bristen på hamn i längden verka fullkomligt förlamande, något som nog samt bestyrkes av de ekonomiska svårigheter, med vilka detta samhälle haft att kämpa sedan krigsåren.

Under det att länsstyrelsen livligt förordat hamnanläggningen och ansett densamma böra omedelbart igångsättas, har järnvägsstyrelsen i sitt nyligen avgivna yttrande ställt sig synnerligen oförstående mot tanken på egen hamn för Tornedalen. Järnvägsstyrelsen har därvid uteslutande anlagt mycket snäva ekonomiska synpunkter. Med utgående från de helt naturligt ganska begränsade varukvantiteter, som för närvarande via järnväg från Sverige och Finland förmedlas till och från Haparanda och Tornedalen har styrelsen beräknat, att det för staten skulle ställa sig billigare att genom fraktlindringar draga denna trafik över Luleå hamn, och av detta har sty-

relsen dragit den slutsatsen, att hamnen icke bör byggas. Tiden har icke medgivit oss att närmare granska de av styrelsen framlagda kalkylerna, mot vilka dock åtskilliga befogade erinringar torde kunna göras. Men redan utgångspunkterna för järnvägsstyrelsens resonemang synas oss fullkomligt missvisande. Att redan från början kräva förräntning för en anläggning av ifrågavarande slag kan icke vara riktigt och skulle säkert hava omöjliggjort de flesta hamnanläggningar. Liksom kommunikationsmedel i allmänhet avser ju en hamnanläggning ej endast att tillgodose ett aktuellt trafikbehov utan även och många gånger huvudsakligen att skapa förutsättningar för ett bättre utnyttjande av befintliga naturtillgångar och därmed befordra utvecklingen. De rika utvecklingsmöjligheter, som ej minst på jordbrukets område obestriddligen finnas i den svenska Tornedalen, synes styrelsen vilja helt och hållet förbise.

Härtill komma de nationella synpunkterna, som järnvägsstyrelsen likaledes synes benägen att helt lämna å sido. Att Tornedalen på grund av isolerat läge samt befolknings- och språkförhållanden är en gränsbygd värd vårt största intresse, är ett faktum, som icke kan lämnas ur räkningen i detta sammanhang. Det måste vara en nationell angelägenhet av stor betydelse att denna bygd genom lämpliga anordningar från statsmakternas sida stärkes i ekonomiskt och kulturellt hänseende och därmed knytes allt fastare samman med landets övriga delar. Att en stor del av varuförmedlingen till och från Tornedalen ledes över finska hamnar — något som utan egen hamn lär bli oundvikligt även med aldrig så kraftiga taxelindringar för järnvägstransporterna — kan icke vara förenligt med detta intresse. Statsmakternas ställningstagande förra året till frågan om järnväg Övertorneå—Pajala har icke kunnat undgå att framkalla en viss misstämning i Tornedalen. Skulle nu även hamnfrågan röna samma öde är det naturligt, att denna misstämning kommer att ytterligare ökas, särskilt som man på nära håll har tillfälle iakttaga den iver, som de finska statsmyndigheterna lägga i dagen för att tillgodose sin gränsbygds intressen. Som bekant har ju hamnfrågan för den finska sidan av Tornedalen redan lösts genom den nu färdigställda anläggningen av uthamn för Torneå vid Röyttä med dit ledande järnvägsspår.

Tidpunkten att igångsätta detta företag är också synnerligen lämplig med hänsyn till den i de närbelägna bygderna rådande arbetslösheten, och särskilt till den bekymmersamma situation som inträtt för Nederorneå kommun genom driftsnedläggelsen å Seskarö. Det är därför av vikt att beslut i hamnfrågan fattas med det snaraste, så att arbete redan innevarande år må kunna påbörjas i full utsträckning. Även om det skulle kunna sättas ifråga, att det planerade hamnspåret utföres som nödhjälpsarbete, synes dock själva hamnbyggnaden icke böra givas dylik karaktär. Till denna del av anläggningen torde sålunda böra an-

visas särskilda medel. Då förslaget förutsätter treårig byggnadstid torde i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag för nästkommande budgetår böra beräknas ett belopp av 300,000 kronor.

I anslutning till vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte för påbörjande av anläggning av hamn vid Karl Johans stad i enlighet med föreliggande förslag för budgetåret 1930/1931 anslå ett belopp av 300,000 kronor.

Stockholm den 18 januari 1930.

D. Hansén.

C. I. Asplund.

O. Bergqvist.