

Nr 132.

Ankom till riksdagens kansli den 15 maj 1945 kl. 5 em.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om anläggning av ett järnvägsspår mellan Haparandahamn och Haparanda.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr C. F. Carlström m. fl. (I: 236) och den andra inom andra kammaren av herr I. Jansson i Kalix m. fl. (II: 399) har hemställts, att riksdagen må till Anläggning av ett järnvägsspår mellan Haparandahamn och Haparanda å allmän beredskapsstat för budgetåret 1945/46 uppföra ett anslag av 300 000 kronor.

I fråga om de skäl, motionärerna anført till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen I: 236.

Över motionen ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, utlåtanden avgivits *dels* den 26 februari 1945 av järnvägsstyrelsen, *dels ock* den 26 mars 1945 av länsstyrelsen i Norrbottens län.

I samband med en av 1935 års riksdag begärd utredning meddelade järnvägsstyrelsen i utlåtande den 20 september 1940, att styrelsen vore villig att träffa avtal med enskilda företagare i orten om trafiksamarbete i fråga om transporter till och från Haparandahamn, men att det vore uteslutet, att sådan uppgörelse kunde träffas på basis av den s. k. tornedalstaxan. Kungl. Maj:t fann sedermera den 21 februari 1941 vad i ärendet förekommit icke föranleda någon vidare åtgärd.

Under erinran om nämnda sitt utlåtande har *järnvägsstyrelsen* nu anført bland annat följande.

I enlighet med den sålunda gjorda utfästelsen uppdrog järnvägsstyrelsen åt distriktschefen vid statens järnvägars V distrikt i Luleå att inkomma med yttrande, huruvida och på vad sätt trafiksamarbete med enskilda trafikutövare lämpligen borde komma till stånd, och efter flera försök med negativt resultat träffades slutligen under hösten 1943 med en enskild företagare i Haparanda överenskommelse om sådant trafiksamarbete.

Frågan om forsling av gods mellan hamnen och staden är härigenom ordnad, och expedieringen sker direkt utan att trafikanterna behöva vidtaga några särskilda åtgärder för godsets avhämtning eller vidarebefordran. Härigenom torde alla berättigade krav på en förbindelse mellan Haparanda stad och hamn få anses tillgodosedda.

Motionärernas uttalande att, sedan 1935 års riksdag anhöll om "utredning angående anordnande av en förbindelse mellan Haparandahamn och Haparanda samt om vidtagande av de åtgärder, som må påkallas av utredningens resultat", ingen åtgärd vidtagits för avhjälpande av ifrågavarande trafikbehov är, såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen, icke med verkligheten överensstämmande.

Med anledning av att motionärerna även givit uttryck åt den uppfattningen, att den enda och riktiga lösningen av denna trafikfråga skulle vara en järnvägsförbindelse mellan hamnen och staden, och att järnvägsbygget därför bör sättas i gång snarast möjligt torde endast behöva erinras om, att länsstyrelsen redan i sin ovannämnda, den 13 november 1935 framlagda utredning fann en dylik järnvägslinje obehövligen, och att några omständigheter, som kunna föranleda en annan ståndpunkt i denna fråga, sedermera icke tillkommit. Självva hava motionärerna ju heller icke förebragt några motiv för en sådan järnvägsförbindelse, vilken vid nu gällande prisförhållanden torde kräva en kapitalinvestering av i runt tal 2,0 miljoner kronor.

Med stöd av vad ovan framhållits får järnvägsstyrelsen avstyrka bifall till de av herrar Carlström m. fl. väckta motionerna.

Länsstyrelsen har anfört bland annat följande:

Länsstyrelsen vill till en början erinra om att vid tillkomsten av den huvudsakligen med statsmedel anlagda hamnen från statsmakternas sida förutsattes att denna genom järnväg skulle förbindas med staden, enär hamnen tydligen icke gjorde fullt gagn förrän även järnvägsförbindelsen bleve ordnad; av kostnads-skäl sköts dock järnvägsbyggandet på framtiden.

Hamnen har nu varit färdig över 10 år, och olika förslag att på ett för trafiken tillfredsställande sätt ordna transporter mellan hamnen och staden hava icke lett till resultat. Det synes nu vara på tiden att de utfästelser som gjorts att på lämpligt sätt förbinda hamnen med staden och järnvägen infrias. Det har under dessa år visat sig att hamnens rörelse icke går ihop utan ett hamnspår, anknutet till statens järnvägar. Från Haparanda stads sida har framhållits, att i villkoren för hamnanläggningen ingick bl. a. att 30 procent av hamnens bruttointäkter skola fonderas för framtida större utgifter för hamnen, och staden tar dessutom varje år i sin stat upp betydande belopp för underhåll och drift. Uppenbart är även att "gluggen" hamnen — staden förorsakar kostnader för omlastningar, speditioner, bilfrakter och besvärigheter i övrigt till men för godsbefordringen; dessa faktorer jämte svårigheterna för de tunga varornas forsling över denna sträcka hava medverkat till att hamnen icke kommit att utnyttjas till sin kapacitet och alltså icke blivit till avsett gagn. En mängd varor, även styckeegods, tagas nu på järnväg, hamnen förbi; större importörer uppgivas hava ackorderat sig till förmånliga fraktsatser på järnvägen, som tydligen hänföra sig till den kända konkurrensen mellan järnväg och sjöfart, och vidare ha affärsmännen i allt större utsträckning föranlåtits att taga för gränsbygden avsedda varupartier över den järnvägsledes drygt 200 km avlägsna hamnen Luleå, där varorna kunna från fartyget lastas direkt i järnvägsvagn. Den stimulation till export från upplandet Tornedalen — det rör sig här givetvis om trä och andra tunga varuslag — som hamnen var avsedd att åstadkomma har uteblivit.

Till jämförelse kan nämnas, att den motsvarande finska hamnen Røyttä, omkring en mil från Torneälvens mynning, förenades med det finska statsbanenätet långt innan landsväg byggdes till hamnen.

Att Haparandahamn bör erhålla förbindelse med järnvägen så att gods kan tecknas genomgående så långt järnvägen når är utan vidare klart och får även anses vara från statsmakternas sida utfäst. Sedan nu tidigare projekt med statlig lastbilstrafik icke fört till resultat, vill länsstyrelsen kraftigt tillstyrka anläggande av järnväg; skulle detta icke vinna statsmakternas bifall, bör åtminstone lastbillinje i statens järnvägars regi inrättas på sträckan.

Utskottet.

Den med statsanslag utbyggda och år 1934 färdigställda Haparandahamn har tillkommit för att underlätta exploateringen av Tornedalens relativt rika naturtillgångar i form av skogar och odlingsbara marker. Med hamnen avsågs också att underlätta existensvillkoren för den synnerligen livskraftiga befolkningen i denna gränsbygd. Utan en hamn har Haparanda stad ej kunnat hävda sin ställning som huvudort för Tornedalen och det naturligt avgränsade handelsområdet däromkring.

Under framhållande av att sedan hamnen nu med stora kostnader anlagts densamma borde på lämpligt sätt förbindas med Haparanda och det trafiknät, som utgrenar sig därifrån, fann 1935 års riksdag anledning fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på denna angelägenhet. Efter snart tioåriga utredningar synas vidtagna åtgärder inskränka sig till ett år 1943 av statens järnvägar med en enskild företagare i Haparanda ingånget avtal om visst trafiksamarbete i fråga om expedieringen av gods till och från hamnen. Såsom av länsstyrelsens yttrande framgår kan den sålunda träffade överföringsanordningen ej anses tillfredsställande.

Hamnen har i anläggning kostat 1 015 000 kronor, vilket belopp helt fallit på staten så när som på ett bidrag från Haparanda stad på 40 500 kronor. Kostnaderna för ett hamnspår den något över 15 km långa sträckan mellan hamnen och staden beräknas numera av järnvägsstyrelsen till cirka 2 000 000 kronor. Därest med hänsyn till de höga kostnaderna anläggningen av detta järnvägsspår till hamnen ej för närvarande anses möjlig, borde dock en bättre överföringsorganisation kunna utan alltför stor ytterligare tidsutdräkt åstadkommas. Överhuvud bör skäligen kunna förväntas, att genom samverkan mellan järnvägsstyrelsen och Haparanda stad sådana anordningar i transport- och taxehänseende träffas, att hamnen kan fylla sitt syfte.

Med åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen må, i anledning av motionerna I:236 och II: 399, i skrivelse till Kungl. Maj:ts anhålla om åtgärder för tillgodoseende av behovet av bättre anordningar för överföring av gods till och från Haparandahamn.

Stockholm den 15 maj 1945.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 130.