

## Nr 338.

Av herr **Persson, Helmer**, om byggande av en järnväg Luleå—  
Karlsborgsverken.

Det är obestriddigt, att Norrland i förhållande till sin folkmängd svarar för storparten av landets hela export. I slutet på trettioalet var folkmängden i Norrland en sjättedel av Sveriges folkmängd och svarade i runt tal för en tredjedel av landets export. Med all säkerhet ha proportionerna nu förskjutits i ännu större utsträckning till Norrlands fördel andelsmässigt sett.

Utifrån detta faktiska förhållande borde det framstå som tämligen klart, att de ekonomiska betingelserna finnas för att i Norrland skapa ett allsidigt utvecklat näringsliv. Trots att en del hel gjorts i detta avseende under de senare åren, så torde knappast totalbilden ha rubbats avsevärt. Industrien i Norrland framträder än i denna dag med sin ensidighet i de flesta avseenden. De kapitalinvesteringar som göras i Norrland få fortfarande en ensidig inriktning och äro icke disponerade för en djupgående differentiering av näringslivet. Dessa fakta äro allmänt kända och behöva icke i detta sammanhang belysas med en rad av exempel.

Om förhållandena i allmänhet äro sådana i Norrland, så framträda de med synnerligen stor skärpa i Norrbotten. Detta sagt även i vetskap om att betydande kapitalinvesteringar gjorts i detta län under senaste tioårsperioden. Fullföljandet av utbyggnaden av Norrbottens järnverk och byggandet av ett pappersbruk i Karlsborgsverken äro framsteg att notera men torde icke i nämnvärd utsträckning bidra till ett mera differentierat näringsliv. Erinras bör i detta sammanhang, att de stora statliga kapitalinvesteringarna för utbyggnaden av vattenfallen icke i och för sig medfört ett mera differentierat näringsliv men väl arbets-tillfällen av tillfällig art.

De statliga åtgärder som vidtagits för att utbygga näringslivet i Norrbotten måste därför betraktas som den bas, på vilken många andra saker måste komma. Det kan under inga förhållanden vara tal om att stanna vid redan planerade åtgärder, utan programmet måste utvidgas till att bli en allvarlig kurs på en allsidig utveckling av näringslivet. Att kommunikationerna i den fortsatta utvecklingen av näringslivets utveckling spela den primära rollen torde vara odiskutabelt.

Ett av huvudvillkoren för en vidare förädling av produkterna vid Norrbottens järnverk och vid Statens skogsindustrier i Karlsborgsverken, Båtskärsnäs och Seskarö är en förbättring av järnvägs-kommunikationerna för norra kustbygden. För socknarna Råneå, Töre och delvis Nederluleå är denna fråga också av utomordentligt stor vikt.

I vetskap om vilken avgörande betydelse en kustjärnväg Luleå—Karlsborgs-  
verken skulle ha för näringslivets vidare utveckling i länet, ha Norrbottens läns  
landsting och kustbygdskommunerna låtit verkställa utredning över kostnaderna  
för ett dylikt banbygge. Framstående utredningsmän ha anlitats för uppdraget,  
och enligt denna expertutredning skulle byggandet av kustjärnväg Luleå—  
Karlsborgsverken komma att draga en kostnad av ca 250 miljoner kronor. Av  
vad vi ha oss bekant torde den av kungl. järnvägsstyrelsen beslutande utred-  
ningen över samma projekt ha avancerat rätt långt.

Uppenbart är emellertid, att den kostnadssumma, som landstingets utredning  
presenterade, icke håller med tanke på det försämrade penningvärde som senare  
inträtt.

Det bör framhållas, att diskussionerna om att ordna järnvägskommunikatio-  
nerna för norra kustbygden pågått i flera årtionden. Opinionen för att stats-  
makterna skola övergå från ord till handling är i ständigt växande. Ett för-  
verkligande av kustjärnvägen Luleå—Karlsborgsverken kan icke betraktas som  
en motsättning till det stora ostkustbaneprojektet utan som en logisk beståndsdel  
av denna stora och viktiga fråga.

Med hänvisning till vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om för-  
slag till innevarande års riksdag att senast år 1953 påbörja  
byggandet av järnväg Luleå—Karlsborgsverken.

Stockholm i januari 1952.

*Helmer Persson.*

---