

Nr 30.

Ankom till riksdagens kansli den 13 mars 1925 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion om anslag till en statsbana från Morjärv till hamn vid Svartholmsfjärden.
(4:e avd.)

I en inom andra kammaren väckt, till statsutskottet remitterad motion (nr 143) har herr O. W. Lövgren i Nyborg m. fl. hemställt, att riksdagen ville besluta byggandet av en statsbana från Morjärv till Kalix över Kosjärv och vidare fram till hamn vid Svartholmsfjärden och för detta ändamål bevilja ett belopp av 500,000 kronor för igångsättandet av arbetet under budgetåret 1925—1926.

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

Beträffande nämnda motion har utskottet erhållit från järnvägsstyrelsen i vederbörlig ordning införskaffat yttrande, vilket som bilaga fogats vid detta utlåtande. (Bil. 1.)

Såsom av järnvägsstyrelsens yttrande framgår kan, kostnaden för en 56 kilometer lång linje Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborg (48 kilometer)—Svartholmsfjärden beräknas till cirka 6,900,000 kronor.

*Utskottets
yttrande.*

Att behov föreligger av den i motionen avsedda tvärbanan från norra stambanan till kusten (med utgångspunkt från Morjärvs station och vidare över Nederkalix till lämplig hamn vid Bottniska viken), synes visserligen obestridligt. Detta har också vitsordats av järnvägsstyrelsen, som framhållit banans betydelse för den utmed Kalixdalen bosatta talrika befolkningen och traktens industri. I betraktande därjämte av den svårartade arbetslöshet, som för närvarande råder i Norrbotten, finner utskottet motionärernas framställning i och för sig behjärtansvärd.

Emellertid torde redan med hänsyn till det outredda skick, vari förevarande kommunikationsspörsmål i stort sett ännu befinner sig, ett tillmötesgående av de motionsvis framförda kraven för närvarande få anses uteslutet. Lokalt sett bleve en bana Morjärv—Svartholmsfjärden föga bärkraftig. Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning finge man räkna med kapitalutlägg icke blott för banans utbyggnad utan ock sedermera för driftens upprätthållande. Sin huvudbetydelse skulle ifrågavarande bana få såsom en utförselled från norra stambanan till kusten. Ett villkor för, att en dylik genomgångstrafik skall komma till stånd, är dock, att en ny för Torne- och Kalix älvdalar gemensam hamn anlägges vid Svartholmsfjärden. Haparanda skulle därvid

eventuellt sättas i direkt förbindelse med den nya hamnen genom en särskild kustbana. Frågan om anläggningen av denna hamn — vars tillkomst av järnvägsstyrelsen anges vara avgörande för att den planerade järnvägen skall kunna drivas utan förlust — synes knappast ännu hava inträtt ens på utredningens stadium och ovisst är i vad mån vederbörande kommuner kunna befinnas villiga underkasta sig de ekonomiska uppoffringar, som för ändamålet påkallas. — Anmärkas må att förslaget om en dylik gemensam hamn för Torne- och Kalixdalarna endast är alternativt, i det att en framtida anläggning av en särskild hamn närmare Haparanda vid Karl Johans stad även ansetts tänkbar.

Till vad nu sagts kommer, att inom järnvägsstyrelsen för närvarande pågå utredningar rörande vissa framtida järnvägsprojekt i Norrbotten, vilka projekt äga nära sammanhang med frågan om en bana från Morjärv till Bottniska viken. Härvid har ifrågasatts, om icke den ur samfärdselsynpunkt mindre lämpliga nordligaste sträckningen av norra stambanan mellan Morjärv och Karungi borde nedläggas, varvid i stället en ny linje skulle framdragas genom den mera befolkningsrika bygden närmare kusten över Nederkalix till Haparanda. Något närmare ställningstagande till den i motionen väckta frågan torde under nu angivna förhållanden knappast för närvarande vara möjligt.

På grund alltså av ärendets outredda läge och under hänvisning jämväl till de allmänna betänkligheter, som måste möta mot att under nuvarande tid igångsätta ett järnvägsföretag med så ovissa räntabilitetsmöjligheter som det här ifrågasatta, får utskottet hemställa,

att den av herr Lövgren i Nyborg m. fl. i ämnet väckta motionen icke må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 13 mars 1925.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 29.

Reservation

av herr C. I. Asplund, vilken ansett, att utskottets motivering bort hava följande lydelse:

»Att behov — — — behjärtansvärd.

Emellertid — — — tänkbar.

Till vad — — — möjligt.

Skulle emellertid arbetslöshetsförhållandena inom Kalixbygden kräva anordnande av särskilda arbeten, finner utskottet, i likhet med järnvägsstyrelsen, hinder icke möta för Kungl. Maj:t att med stöd av 1921 års riksdagsbeslut i ärendet utan riksdagens vidare hörande under vissa förutsättningar igångsätta förut föreslagna terrasserings- m. fl. arbeten å ifrågavarande banlinje.»

Kungl. Järnvägsstyrelsen
Byggnadsbyrån
Nybyggnadsavdelningen

Till riksdagens statsutskott.

Med utlåtande över en inom andra kammaren väckt motion nr 143 om byggande av en statsbana från Morjärv till hamn vid Svartholmsfjärden.

Genom Kungl. kommunikationsdepartementets ämbetsskrivelse den 6 dennes har järnvägsstyrelsen anbefallts att avgiva yttrande över en inom andra kammaren väckt motion nr 143 om byggande av en statsbana från Morjärv till hamn vid Svartholmsfjärden.

Till åtlydnad härav får styrelsen — som i särskild skrivelse avlåter genom förenämnda departementsskrivelse infordrat yttrande över inom andra kammaren väckt motion, nr 134, om anslag till nedschaktning av dubbelspårsanläggningen m. m. å Hässleholms bangård — i nu förevarande ärende anför följande.

Genom Kungl. brev den 3 augusti 1917 anbefalldes järnvägsstyrelsen att å tid, som styrelsen ägde bestämma, verkställa undersökning angående anläggning av en statsbana från Morjärvs järnvägsstation efter Kalix älv till Nederkalix, vilken undersökning borde innefatta ekonomisk-statistisk utredning samt linjens utstakning, ävensom upprättande av plan och profilritningar jämte kostnadsförslag. I anledning av vad sålunda anbefallts, har järnvägsstyrelsen under åren 1918 och 1919 låtit utföra undersökningar å fältet för anläggning av en järnväg från Morjärv till Nederkalix och vidare till hamnplats vid kusten samt upprättat ritningar och kostnadsförslag för anläggningen. Den del av undersökningarna, som omfattade de trafikekonomiska utredningarna, blevo dock icke slutförda förrän på hösten 1921.

Emellertid hade järnvägsstyrelsen redan dessförrinnan, nämligen den 28 april 1921, med anledning av underdånig framställning från Kalix sockens arbetslöshets- och hjälpkommitté om proposition till den då samlade riksdagen om påbörjande av ifrågavarande bana, till Kungl. Maj:t i ärendet avgivit yttrande, därvid styrelsen förklarade sig under vissa förutsättningar intet hava att erinra emot, att sådana arbeten igångsattes å den föreslagna banan, som kunde anses erforderliga för avhjälpande av arbetslösheten i omhandlade trakter.

I den proposition, som avläts till 1921 års riksdag angående ytterligare anslag för bekämpande av arbetslösheten, anmälde jämväl frågan om anordnande av nödhjälpsarbeten å en blivande statsbana Morjärv—Kalix. Med anledning härav anmälde riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 juni 1921, att riksdagen icke ville motsätta sig förslaget om anordnande av nödhjälpsarbeten å Morjärv—Kalixbanan, varvid riksdagen dock framhöll önskvärdheten därav, att dessa arbeten endast igångsattes i sista hand och först sedan alla andra möjligheter att effektivt bekämpa arbetslösheten, såsom genom vägarbeten och dylikt, blivit uttömda.

I anslutning härtill uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen den 17 juni 1921 att skyndsamt låta utföra den genom brevet den 3 augusti 1917 anbefallda undersökningen i den omfattning, som kunde vara erforderlig för att nödhjälpsarbeten till förberedande av banbyggnader måtte kunna komma till stånd.

Sedan de anbefallda undersökningarna blivit utförda i så måtto, att styrelsen ansåg sig kunna framlägga en plan för arbetenas bedrivande, avlämnade järnvägsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 19 november 1921 resultatet av ifrågavarande undersökningar, varvid jämväl den verkställda ekonomisk-statistiska utredningen överlämnades.

Enär de synpunkter beträffande arbetenas igångsättande och bedrivande, som järnvägsstyrelsen framlade i sina ovan oberoende skrivelser till Kungl. Maj:t den 28 april och 19 november 1921 alltjämt äga sin giltighet, vill styrelsen här upprepa vad styrelsen då anförde. Styrelsen uttalade sålunda i huvudsak följande.

Om arbetsförhållandena i de av banan berörda trakterna gestaltade sig så, att staten måste vidtaga åtgärder i större omfattning för att motverka följderna av arbetslösheten, så hade styrelsen för sin del icke något att invända emot, att de arbetslösa bereddes arbete med terrasserings och vatten-genomlopp för en framtida bana från Morjärv till Nederkalix. Styrelsen ingick då icke på något bedömande, huruvida och kanske med mera omedelbar nytta för orten nödhjälpsarbetena borde inriktas på vägbyggnader och avdkningsföretag i samma trakter. Då styrelsen ville inskränka sig till att förordna ett eventuellt upptagande av järnvägsbyggnaden endast i ovan angivna omfattning, vore det med tanke på att ej obetydliga årliga drift-förluster vore att förutse på denna bana för ett antal år efter dess fullbordande.

Styrelsen ville för sin del förutsätta, att utförandet redan nu av vissa arbeten å banan icke finge tagas till förevändning för krav på banbyggnadens fullbordande tidigare än som under normala förhållanden kunde bli fallet. Styrelsen måste nämligen för sin del hålla på, att banan icke borde fullbordas och öppnas för trafik förrän längre fram, då statens järnvägars ekonomi och det statsfinansiella läget i övrigt så förbättrats, att det kunde anses nationalekonomiskt berättigat att införliva banan med statsbanenätet. Banans betydelse för traktens talrika befolkning vore visserligen så stor, att banan väl förr eller senare måste komma till stånd, men för statsverket betydde detta icke några obetydliga kapitalutlägg såväl för en gång som sedermera för driftens upprätthållande. Givetvis borde ett framtida beslut om banans fullbordande icke heller fattas, förrän staten erhållit garanti för att en lämplig hamn anordnades vid banans slutpunkt vid havet utan kostnad för statsverket.

Däremot kunde man icke rimligtvis kräva att kommunerna redan nu förklarade sig villiga anordna sådan hamn vid banans ändpunkt, enär frågan om densammas belägenhet, storlek och dylikt icke ännu blivit så klarlagd, att kommunerna kunde bedöma, vilka ekonomiska förpliktelser de skulle ikläda sig genom dylikt åtagande.

Vidare förutsatte styrelsen bland annat att arbetena å banan i fråga skulle betraktas som nödhjälpsarbeten och att arbetsförtjänsterna rättades därefter samt att kostnaderna för dessa arbeten icke komme att påföras statens järnvägars kapitalkonto, förrän i den mån de bleve till nytta för statsbanorna. Styrelsen tänkte sig sålunda, att erforderliga medel för bedrivande av dessa nödhjälpsarbeten måste ställas till förfogande utan att belasta statsbanornas konto, men att, då en gång statsmakterna beviljade anslag för banans fullbordande, statens järnvägar då påfördes så stora kostnader för de redan utförda arbetena, som motsvarades av värdet å dessa arbeten vid tidpunkten för deras övertagande, vilket värde då borde bestämmas av en värderings-nämnd eller på annat sätt, som Kungl. Maj:t kunde bestämma.

Under sådana förutsättningar, och om ej andra för orten mera omedelbart gagnande nödhjälpsarbeten kunde anordnas, hade styrelsen alltså för sin del intet att erinra emot, att sådana arbeten igångsattes å den föreslagna banan från Morjärv till kusten vid Karlsborg, som kunde anses erforderliga för avhjälpande av arbetslösheten i omhandlade trakter, varvid styrelsen uttalade lämpligheten av, att arbetena på vanligt sätt handhades av styrelsen.

Sedan nu relaterade yttranden avgåvos, har styrelsen icke funnit anledning frångå sina däri uttalade åsikter. I fråga om de i nämnda skrivelserna angivna anläggningskostnaderna må emellertid meddelas, att desamma kunna med nuvarande prisnivå approximativt beräknas något lägre eller, såsom ock i motionen angives, för en linje Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborg—Svartholmsfjärden 6,900,000 kronor och för linjen Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborg 6,000,000 kronor, i båda fallen exklusive kostnad för rullande materiell.

Med stöd av vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen föreslå, att den föreliggande motionen av statsutskottet avstyrkes.

Skulle emellertid arbetslöshetsförhållandena kräva, att vissa förberedande arbeten, såsom terrasserings- m. fl. arbeten igångsattes å banlinjen ifråga, har styrelsen, såsom ock av det ovan sagda framgår och under likaledes ovan angivna förutsättningar ingenting att däremot erinra. Såvitt styrelsen kan finna, lär ock Kungl. Maj:t med stöd av 1921 års riksdags beslut i denna fråga kunna utan riksdagens vidare hörande under vissa förutsättningar igångsätta dylika arbeten.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit järnvägsfullmäktigen Strömberg och järnvägsfullmäktigesuppleanten Ekman. Stockholm den 12 februari 1925.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Axel Granholm.

Hj. Fogelmarck.