

## Nr 168.

Ankom till riksdagens kansli den 16 maj 1930 kl. 2.15 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till anläggande av uthamn för Haparanda och Tornedalen vid Karl Johans stad jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 14 mars 1930 avlåten proposition, nr 222, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att *dels* besluta, att en uthamn för Haparanda och Tornedalen skall för en beräknad kostnad av 885,000 kronor och under av departementschefen i statsrådsprotokollet förordade villkor anläggas vid Karl Johans stad; *dels ock* till uthamn för Haparanda och Tornedalen för budgetåret 1930/1931 under sjätte huvudtiteln anvisa ett extra reservationsanslag av 200,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

I samband med denna proposition har utskottet till behandling förehått *dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 47, av herr *D. Hansén* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 94, av herr *O. W. Lövgren* m. fl., i vilka motioner hemställts, 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, *dels ock* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 315, av herr *O. Bergqvist* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 515, av herr *O. W. Lövgren* m. fl., i vilka motioner hemställts, att riksdagen vill besluta den ändringen uti Kungl. Maj:ts proposition nr 222 att ortsintressenterna, Haparanda stad och landskommunerna i nedre Tornedalen, befrias från skyldigheten att med 5 procent eller 40,500 kronor deltaga uti anläggningskostnaden för hamnen vid Karl Johans stad.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

Efter framställning av Kungl. Maj:t beviljade 1928 års riksdag ett anslag å 6,500 kronor till utredning rörande uthamn för Haparanda vid Karl Johans stad. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt Kungl. Maj:ts uppdrag verkställt en jämförande undersökning i fråga om vissa orters lämplighet

ur allmänna tekniska och ekonomiska synpunkter såsom förläggningsplats för Haparanda uthamn, anbefalldes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom beslut den 28 september 1928 att i huvudsaklig överensstämmelse med av styrelsen vid nämnda förberedande undersökning föreslagna grunder upprätta arbetsplaner för anläggning av uthamn dels vid Karl Johans stad och dels vid Sandvik på Seskarön. Samtidigt erhöll järnvägsstyrelsen uppdrag att i samråd med länsstyrelsen i Norrbottens län samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställa utredning om kostnaderna för i anslutning till hamnanläggningen erforderlig järnvägsanläggning med nödiga broar m. m. samt å järnvägsbanken anlagd väg.

Utredning i sistberörda hänseende har av järnvägsstyrelsen med skrivelse den 20 juli 1929 underställts länsstyrelsen för dess uttalande i saken, varjämte utredningen överlämnats till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för kännedom.

Med skrivelse den 2 november 1929 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framlagt utredning och förslag i hamnfrågan. Styrelsen anför därvid bland annat följande:

För arbetsplanernas upprättande hade styrelsen förordnat sin arbetschef, ingenjören G. Berglund att efter nödiga kompletterande undersökningar upprätta sådana, vilka sedermera av honom den 31 juli 1929 avlämnats till styrelsen.

Den för utredande av frågan om järnvägsförbindelse till hamnarna samt om väg längs järnvägsbanken till Seskarö nödiga utredningen hade verkställts av järnvägsstyrelsen och avlämnats till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 20 juli 1929.

De sålunda förebragta utredningarna och förslagen, i vilka även upptagits ett läge för hamnen å Seskarö vid Grodsvik, jämte kopior av tillhörande huvudritningar finge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen härmed överlämna samt för egen del anföra följande.

Av utredningen framginge, att kostnaderna i avrundade tal för de olika alternativen beräknades ställa sig på följande sätt:

Del av anläggningen	Kostnad i kronor för hamnen vid		
	Karl Johans stad	Sandvik å Seskarö	Grodsvik å Seskarö
Hamnen .....	1,255,000	790,000	725,000
Vägförbindelsen .....	205,000	710,000	730,000
Järnvägsförbindelsen .....	1,400,000	5,640,000	5,640,000
Summa kronor	2,860,000	7,140,000	7,095,000

Av gjorda jämförelser finner styrelsen det framgå, att med vederbörlig hänsyn till olika ekonomiska, tekniska och kommunikationsförhållanden Karl Johans stad måste anses vara den lämpligaste platsen för anläggande av en uthamn för Haparanda och Tornedalen.

Styrelsen anför härefter:

Vad beträffade behovet av och det ekonomiskt berättigade i att anlägga en uthamn för Haparanda och Tornedalen finge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som sin mening uttala, att ett verkligt behov av en dylik anordning förvisso föreläge och kanske även i orten framträdde och kändes starkare på grund därav, att befolkningen vore i tillfälle att på nära håll iakttaga, vilka uppoffringar grannlandet i öster ansåge sig böra bringa för motsvarande ändamål. Däremot torde hamnanläggningen ej kunna direkt bära sig ekonomiskt men väl möjligen indirekt genom de ökade förvärvsmöjligheter, bygden därigenom skulle erhålla. För ortens förkovran och utveckling skulle hamnen alltid bliva till mycket stort gagn. Hänsynen till dessa olika förhållanden syntes styrelsen böra motivera, att staten anlade en hamn av ifrågavarande slag vid Karl Johans stad.

I avseende på den lämpliga tidpunkten för ifrågavarande hamnarbetes igångsättande torde böra anföras, att styrelsens hamnbyggnadsavdelning i Norrland under budgetåret 1930/1931 torde i det närmaste fullborda de hittills beslutade arbetena för statens fiskehamnar därstädes, varefter troligen tvenne mindre, statsunderstödda fiskehamnar, belägna mellan Luleå och Haparanda, komme i fråga till utförande. För vinnande av planmässighet i arbetenas utförande vore det således önskvärt, att företaget komme till stånd så snart som möjligt och att ett beslut kunde fattas vid 1930 eller senast vid 1931 års riksdag.

Angående penningbehovet för en hamn vid Karl Johans stad vore att märka, att vid första utförandet järnvägsbyggnaden kunde anstå men att hamnen tydligen ej gjorde fullt gagn, förrän även järnvägsförbindelsen bleve ordnad, varför denna alltid borde beräknas komma till stånd, vare sig detta skedde samtidigt med eller omedelbart efter själva hamnens anläggande. Järnvägsförbindelsens utförande syntes böra uppdragas åt järnvägsstyrelsen. För de delar — hamnen och vägförbindelsen — vilkas utförande borde påvåla väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, beräknades anläggningskostnaderna enligt vad förut nämnts till 1,460,000 kronor. Härav torde dock vid den första anläggningen kunna tills vidare anstå större delen av vad som avsåge »kajutrustning» eller förslagsvis cirka 100,000 kronor. Med denna beräkning skulle då kvarstå inalles 1,360,000 kronor. Med beräkning av 3 års byggnadstid skulle härav för det första budgetåret erfordras en tredjedel eller i runt tal 500,000 kronor.

Styrelsen framhåller, att därest man under första byggnadsåret inskränkte sig till att i huvudsak ordna vägförbindelsen till hamnen samt till vissa förberedande arbeten för anskaffande av materialier, särskilt trä och sten, medelsbehovet under detta år skulle kunna begränsas till 300,000 kronor.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning och förslag hava utlåtanden avgivits av länsstyrelsen i Norrbottens län den 29 november 1929 och järnvägsstyrelsen den 4 januari 1930.

*Länsstyrelsen i Norrbottens län* har anfört huvudsakligen följande:

Länsstyrelsen har tidigare för Kungl. Maj:t framfört behovet för Haparanda stad och Tornedalen av förbättrade hamnförhållanden och framhållit, att en uthamn för dessa orter vore en för skyddande av landsdelens näringsliv och jämväl de nationella intressena betydelsefull angelägenhet. Vidare har länsstyrelsen lagt särskild vikt vid att hamnen finge sin förläggning så nära Haparanda och riksgränsen som möjligt samt att hamnen skyndsammast möjligt komme till stånd.

Länsstyrelsen finner sig böra förorda till utförande förslaget om en hamnbyggnad vid Karl Johans stad och erinrar därjämte, att då ju järnvägsförbindelse får anses outhärlig, för att hamnen skall göra den avsedda nyttan, och sålunda förr eller senare måste komma till stånd samt då inom Nedertorneå socken av kända orsaker — bland annat industrinedläggelsen på Seskarö — råder en omfattande arbetslöshet, som synes bliva fortvarande, igångsättande jämväl av järnvägsbygget fortast möjligt är angeläget.

Länsstyrelsen hemställer, att framställning måtte göras om möjligt till innevarande års riksdag om anvisande av dels 300,000 kronor för igångsättande av arbetena å uthamnen och dels nödiga medel för järnvägsförbindelsens påbörjande.

*Järnvägsstyrelsen* anför, att det av de tekniska utredningarna finge anses ådagalagt, att hamnen vid Karl Johans stad, särskilt ur kostnadssynpunkt, borde givas bestämt företräde. Fråga vore emellertid, huruvida behovet av särskild hamn för Tornedalen vore så stort, att en dylik hamn, vars anläggning i förening med anläggning av väg och hamnspår droge betydande kostnader för staten, över huvud borde komma till stånd. Till utveckling av denna synpunkt yttrar sig styrelsen beträffande arten av den trafik, som kan förväntas vid en uthamn för Tornedalen, och anför därvid bland annat: Ifrågavarande hamn vore icke ur industriell synpunkt nu behöflig och finge icke heller, så vitt nu kunde förutses, framdeles förväntas erhålla avsevärda mängder lossat eller lastat industrigods, vare sig av råvaror eller fabrikat. Hamnens uppgift torde sålunda i stort sett förbliva begränsad till att förmedla transporter av konsumtionsvaror till Tornedalens fåtaliga befolkning och råvaror till samt i någon mån produkter av det därstädes bedrivna, till en liten jordareal inskränkta jordbruket, eller till den trafik, som tidigare gått över Salmis.

Beträffande frågan, huruvida det ur ekonomisk synpunkt kan vara skäligt och ur andra synpunkter nödigt att för trafikens betjänande anlägga och driva en hamn vid Karl Johans stad med ett nära 16 kilometer långt järnvägsspår till denna, anför järnvägsstyrelsen:

Länsstyrelsen i Norrbottens län hade i skrivelse till järnvägsstyrelsen framhållit, att ifrågavarande hamnspårstrafik åtminstone tills vidare finge tänkas inskränkt till sommarmånaderna och även då bleve jämförelsevis obetydlig och lätt. Det förefölle länsstyrelsen, som om kostnaderna för järnvägsspåret, beräknade till 1,400,000 kronor, därför skulle kunna icke oväsentligt nedbringas. I anledning härav hade järnvägsstyrelsen låtit omräkna ifrågavarande kostnader till vad de kunde beräknas bliva för ett för en alldeles särskilt svag godstrafik avsett hamnspår, varvid framkommit ett belopp av 1,150,000 kronor, motsvarande en kostnad av ungefär 75,000 kronor per kilometer.

Totalkostnaden för hamn vid Karl Johans stad och hamnspår dit beräknades sålunda till omkring 2,600,000 kronor.

Den årliga drift-, underhålls- och räntekostnaden för en hamn vid Karl Johans stad vore järnvägsstyrelsen ej i tillfälle att i sin helhet närmare ange. Räntan å sistnämnda lägsta byggnadskostnad utgjorde emellertid, beräknad efter 4.5 procent, 116,550 kronor. Härtill komme *dels* årliga kost-

nader för vidmakthållande av hamn, vägar och hamnspår och *dels* årliga förluster i hamnrörelsen och för driften å hamnspåret. Med lägre genomsnittlig årlig drift-, underhålls- och räntekostnad än 150,000 kronor torde man icke böra räkna.

Sistnämnda belopp, i vilket icke inräknats den minskning i trafikinkomster å statens järnvägar, som skulle uppkomma genom en del trafikavledning från Luleå till Karl Johans stad, utgjorde alltså den lägsta årskostnad, som det allmänna skulle ikläda sig för åstadkommande av egen hamn för Tornedalen. Då hamnrörelsens omfattning enligt vad förut angivits finge beräknas till omkring 6,000 ton, skulle sålunda det allmänna årligen bidra med omkring 25 kronor per ton för möjliggörande av viss varubefordring över Karl Johans stad. Till ledning vid bedömning av detta belopps storlek kunde meddelas, att det motsvarade en fraktkostnad å järnväg enligt en så hög genomsnittstariff som tariff 7 över ett avstånd av omkring 300 kilometer. Då avståndet från Luleå till Tornedalen vore omkring 200 kilometer, skulle det sålunda för staten ställa sig förmånligare att låta Tornedalens konsumtions- och jordbruksvaror befordras utan avgift från och till Luleå än att på statens bekostnad bygga och, i den mån det kunde ankomma på staten, driva en hamn vid Karl Johans stad med tillfartsleder.

Styrelsen kunde icke finna ur samfärdsels- och ekonomisk synpunkt försvärbart, att staten iklädde sig så oproportionerligt stora kostnader för byggande av en särskild hamn för Tornedalen. Förut anförda jämförelse gäve ock anvisning om att Tornedalens önskemål i fråga om transporterens förbilligande kunde tillgodoses på ett väsentligt enklare och billigare sätt, nämligen genom sänkning av fraktkostnaderna från och till den hamn, Luleå, över vilken Tornedalens sjötrafik redan nu i det väsentliga bedrevs. — — —

Styrelsen funne sålunda alla skäl tala för att ifrågakommande kommunikationsproblem löstes genom en taxemanipulation och icke genom företagande av såväl i byggnad som drift kostsamma anläggningar av omväxligt värde. — — —

En taxenedsättning — — — för ifrågakommande rayon kunde emellertid ej göras, utan att vissa förluster i form av inkomstminskningar uppkomme för statens järnvägar. Redan en hamnanläggning vid Karl Johans stad skulle dock, som förut anförts, i och för sig medföra en viss minskning av statens järnvägars trafikinkomster; en inkomstminskning, som statens järnvägar givetvis måste vara beredda att bära, därest regering och riksdag ville göra de stora offer, som en hamnanläggning vid Karl Johans stad krävde. En nedsättning av taxan för Tornedalens transporter från och till Luleå enligt förut nämnda principer skulle därtill medföra någon, om ock ej särdeles betydande, ytterligare inkomstminskning för statens järnvägar. För denna ytterligare inkomstminskning torde statens järnvägar böra förbehålla sig täckning genom anslag av staten till fraktfyllnad, men härvid finge då väl bemärkas, att staten befriades från de långt högre kostnader, som anläggning och drift av hamn vid Karl Johans stad med tillhörande osedvanligt långa hamnspår skulle kräva. En sådan fraktfyllnad av allmänna medel torde nämligen ej komma att belöpa sig till mer än ett eller annat tiotusental kronor årligen, vilket belopp vore att jämföra med den förut uppgivna årskostnad av omkring 150,000 kronor, som skulle följa av hamnanläggningen vid Karl Johans stad.

Därest beslut fattades av medel till fraktfyllnad för godstransporter mellan Luleå och stationer å linjen Haparanda—Karungi—Övertorneå—Pajala, förslagsvis och preliminärt beräknade till 20,000 kronor per år, så vore styrelsen beredd att redan under loppet av år 1930 genomföra de taxenedsättningar, som förut avhandlats. Härvid skulle Tornedalens

befolkning långt tidigare än vid en särskild hamnanläggning vore möjligt komma i åtnjutande av den kommunikationsförbättring, som ansåges vara av så stor betydelse för utvecklingen av områdets näringsliv.

Med framhållande av önskemålet, att den av styrelsen sålunda ifrågasatta utvägen att tillgodose Tornedalens behov och önskemål upptoges till närmare övervägande och prövning, förklarar sig järnvägsstyrelsen avstyrka, att hamn anlades vid Karl Johans stad, förrän på ett vida mera ingående och övertygande sätt än som skett visats, att en sådan verkligen hade att fylla och kunde bättre än på det av styrelsen angivna sättet fylla kommersiella och kulturella uppgifter av den storlek, att de kunde anses motivera de kostnader, som anläggning och drift av hamn och hamnspår skulle kräva.

Slutligen anför styrelsen:

Skulle Kungl. Maj:t emellertid, oaktat vad som här i motsatt riktning av järnvägsstyrelsen anförts, finna, att ifrågavarande hamnanläggning borde mera omedelbart komma till stånd, finge styrelsen, under hänvisning till vad av vederbörande länsstyrelse i frågan anförts, erinra, att hamnspåret hade sådant samband med hamnen, att det borde räknas som del av denna. Det borde då icke kunna ifrågakomma, att det skulle åligga statens järnvägar att anlägga ifrågavarande spår eller att bekosta underhållet och driften av det-samma.

Med anledning av vad järnvägsstyrelsen anført har *länsstyrelsen i Norrbottens län* den 7 februari 1930 avgivit förnyat utlåtande i ärendet. Länsstyrelsen har därvid, efter bemötande av vad järnvägsstyrelsen yttrat, ingått på möjligheten att vidtaga begränsning i det framlagda hamnförslaget samt härom anført:

Med hänsyn till de icke obetydliga kostnader, som realiserandet av hamnförslaget i hela dess vidd skulle föra med sig, var länsstyrelsen från början inställd på att arbetena borde genomföras i etapper och att särskilt anläggningen av hamnspår borde anstå till dess trafiken tagit en något större omfattning. Att länsstyrelsen likväl i sitt yttrande den 29 november 1929 förordade järnvägsspårets anläggande i samband med själva hamnen var huvudsakligen beroende därpå, att detta arbete syntes synnerligen lämpligt för att under det rådande bekymmersamma läget å Sesarö bereda någon lindring i de arbetslösas ställning. Skulle emellertid nu statsfinansiella skäl lägga hinder i vägen för hamnförslagets genomförande i ett sammanhang, torde utan större olägenhet i trafikhänseende byggandet av hamnspåret kunna tills vidare anstå. Transportkostnaden vägledes mellan hamnen och staden lär vara överkomlig och i varje fall kunna hållas avsevärt lägre än järnvägens styckeogodstaxa. Vidare torde ur kostnadsberäkningen kunna utgå det belopp å 128,400 kronor, som upptagits för breddning och grundförbättring av kustlandsvägen. Detta arbete behöver icke med nödvändighet utföras tidigare eller i annan ordning än den allmänna trafiken kräver. Nedräknas kostnadsförslaget med ytterligare 100,000 kronor, motsvarande vissa kajustrustningar, som enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande skulle kunna tills vidare anstå, erhålles en total kostnad för hamn och landsväg å i runt tal 1,225,000 kronor. Då Haparanda stad givetvis, mot åtnjutande av hamnavgifter, bör svara för hamnens underhåll och vägunderhållet synes böra bestridas i vanlig ordning, skulle statens utgifter för företaget sålunda för närvarande kunna begränsas till sistnämnda belopp,

varå den årliga räntan efter 4.5 % uppgår till 55,125 kronor, vilket belopp sålunda bör ställas mot av järnvägsstyrelsen beräknade 150,000 kronor per år. Med hänsyn vidare därtill, att staten normalt bidrager till väg- och under- stundom även hamnanläggningar med åtminstone  $\frac{2}{3}$  av beräknade kostnader utan krav på förräntning och återbetalning, synes det emellertid skäligt, att statens särskilda belastning för företaget icke beräknas högre än till  $\frac{1}{3}$  av anläggningskostnaden eller 408,000 kronor, vilket belopp efter 4.5 % för- räntas med 18,400 kronor.

Den av järnvägsstyrelsen förordade lösningen, som innebär, att varorna till underpris skulle med järnväg fraktas Tornedalen—Luleå och omvänt, skulle tillskynda statens järnvägar en inkomstminskning, som efter nu- varande varumängd beräknas till 20,000 kronor årligen, för vilket belopp järnvägsstyrelsen begär täckning av särskilda statsmedel. Om hänsyn toges till att utöver denna inkomstminskning för visso även skulle uppstå — sär- skilt i mån av ökad trafik och därav betingad ökning av tågrörelsen — ren driftsförlust, synes denna utväg icke heller ur ren ekonomisk synpunkt framstå såsom någon för staten särskilt fördelaktig affär.

Att genom ekonomiskt näppeligen försvarbara taxemanipulationer söka hindra Tornedalens naturliga anslutning till havet och intvinga dess handel under ett annat jämförelsevis avlägset handelsområde kan icke innebära någon god och för framtiden bestående lösning av Tornedalens kommunika- tionsproblem. Då härtill kommer, att realiserandet av järnvägsstyrelsens planer skulle betyda tillspillogivande av gränsbygdens nuvarande ekono- miska och kulturella huvudort och därmed försvaga det svenska kultur- inflytandet i Tornedalen, vågar länsstyrelsen uttala den bestämda förhopp- ningen, att statsmakterna icke skola lämna sin medverkan till dessa planers förverkligande.

Länsstyrelsen, som förklarar sig alltjämt vidhålla sin uppfattning om nödvändigheten av att tillgodose Tornedalens behov av förbindelser med havet genom en anläggning i huvudsaklig överensstämmelse med det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda förslaget, hemställer, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för detta förslags skyndsamma genomförande, åtminstone i den av länsstyrelsen antydda begränsade omfattningen.

Slutligen har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* den 28 februari 1930 avgivit förnyat utlåtande i ärendet. Styrelsen uttalar sin anslutning till vad läns- styrelsen i sitt senaste utlåtande anfört samt tillägger därutöver ytterligare följande:

Vid upprättandet av det med styrelsens skrivelse den 2 november 1929 överlämnade förslaget har styrelsen i anslutning till vad dessförinnan före- kommit haft till ögonmärke att framlägga en plan av minsta möjliga om- fattning under förutsättning, att hamnen omedelbart skulle ordnas för järn- vägsförbindelse till Haparanda, även om dennas utförande skulle anstå till någon kortare tid efter hamnens färdigställande. Om också icke hamnen kan göra samma gagn utan som med järnväg, så hindrar detta dock icke, att det kan vara ekonomiskt befogat att låta järnvägens utförande anstå till dess behovet därav mera bestämt framträder, då man numera har möjlighet att anordna automobiltrafik, vars kapacitet är avsevärd och som, på sätt länsstyrelsen nämner, möjliggör framförandet av styckegods till pris, som ej överstiger järnvägstaxans; dessutom medför den för trafik till eller från sta- den Haparanda och den närmare bygden den stora bekvämligheten av god- sets direkta forslande till mottagarens eller från avsändarens dörr.

Om man i anslutning härtill utgår ifrån att hamnen till en början icke ordnas för järnvägstrafik utan enbart för landsvägstrafik kan tydligtvis med bibehållande av förut angivna program för fartygstrafiken i avseende på vattendjup och kajlängder en avsevärd begränsning iakttagas i fråga om utrymme på hamnpiren. Styrelsen har uppgjort ett förslag i enlighet härmed och med förenklad kajutrustning. Såsom därav framgår minskas pirens bredd avsevärt å den yttre delen och i mycket hög grad å den inre, där endast en tillfartsväg med parapetskydd bör kunna bli tillräckligt.

Kostnaderna för denna hamn bli då cirka 810,000 kronor. Härtill kommer alltid anläggandet av väg från kustlandsvägen ned till hamnen, vilket liksom förut beräknas draga en kostnad av cirka 75,000 kronor. Dessutom torde för kustlandsvägens förbättring på särskilt dåliga delar böra ytterligare tilläggas ett belopp av förslagsvis 35,000 kronor. På detta sätt skulle då hela anläggningskostnaden kunna begränsas till 920,000 kronor. Om däremot piren utföres på samma sätt som enligt styrelsens förut framlagda förslag men icke utrustas med järnvägsspår, portalkran m. m., begränsas kostnaden för den egentliga hamnen till 1,050,000 kronor och för hela anläggningen till 1,160,000 kronor. Att efteråt utbygga nyss avhandlade starkast inskränkta anläggning till den sistnämndas omfattning kommer att draga ytterligare någon kostnad utöver skillnaden mellan nämnda summor; totalkostnaden torde då bli cirka 1,250,000 kronor.

Sedan styrelsen härefter utvecklat skälen för anordnande av ny uthamn för Tornedalen, hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen besluta, att en uthamn för Tornedalen och Haparanda vid Karl Johans stad skall komma till utförande i enlighet med det till omfattningen mest begränsade av de framlagda förslagen, vars genomförande beräknas draga en kostnad av 920,000 kronor, ävensom för arbetenas påbörjande för budgetåret 1930/1931 anvisa 300,000 kronor, allt dock under villkor dels att ortsintressenterna förbinda sig att bestrida marklösen för hamnområde med tillfartsväg och att deltaga i anläggningskostnaden med fem procent av den verkliga kostnaden och dels att Haparanda stad övertager hamnens drift och underhåll.

I detta sammanhang hava i propositionen omförmälts vissa *andra frågor, som kunna äga samband med förevarande spörsmål.*

Sälunda har omnämnts, att Luleå stad den 4 november 1929 gjort framställning om statsbidrag till utvidgning av stadens hamn. Detta företag skulle enligt framställningen avse bland annat att möjliggöra frakttrafik i större utsträckning än hittills från Tornedalen över Luleå hamn. Utlåtanden i detta ärende hava avgivits av länsstyrelsen i Norrbottens län och järnvägsstyrelsen. För närvarande är frågan remitterad till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för yttrande.

Vidare har spörsmålet om anläggande av uthamn för Haparanda och Tornedalen berörts i en utredning, som av länsstyrelsen i Norrbottens län, jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande, under medverkan av särskilda av länsstyrelsen i samråd med chefen för socialdepartementet utsedda sakkunniga, verkställt rörande vissa omständigheter, ägnade att inverka på bedömandet av frågan om lämpliga åtgärder för att bereda industriarbetarna å Seskarö



arbetstillfällen m. m. Resultatet av denna utredning har framlagts i ett den 16 december 1929 dagtecknat betänkande. I detta betänkande, för vilket i annat sammanhang redogörelse lämnats riksdagen (propositionen nr 255) hava föreslagits vissa åtgärder för underlättande av avvecklingen av sågverksarbetarnas bosättning å Seskarö och därmed av arbetslösheten därstädes, varjämte för beredande av effektivast möjliga hjälp åt befolkningen under den till tre år tänkta avvecklingstiden ifrågasatts igångsättande snarast möjligt såsom arbeten i öppna marknaden av hamnbyggnad vid Karl Johans stad med tillfartsväg och järnväg eller, i andra hand, banbyggnad Morjärv—Kalix, i bägge fallen med viss företrädesrätt till arbete för arbetslösa från Seskarö, samt i sista hand och under förutsättning, att icke något av nämnda företag kunde igångsättas, provisorisk drift genom domänverkets försorg av Sandviks sågverk å Seskarö.

I utlåtande häröver den 4 januari 1930 har järnvägsstyrelsen avstyrkt ett igångsättande av nu nämnda hamn- och järnvägsbyggnadsarbeten. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 8 januari 1930 förklarat sig finna arbetslösheten å Seskarö icke i och för sig innebära tillräckligt skäl för igångsättandet av hamnbyggnaden med tillfartsväg och järnväg. Statens arbetslöshetskommission har i utlåtande sistnämnda dag uttalat, att åtgärder av den avsedda beskaffenheten äro önskvärda och att arbetena böra utföras på den öppna arbetsmarknaden, därest de överhuvud anses lämpliga och nödvändiga.

*Departementschefen* har anfört följande:

»För Haparanda och Tornedalen har tidigare funnits en ganska livligt trafikerad uthamn, belägen vid Salmis omkring 9 kilometer sydväst om Haparanda och med landsvägsförbindelse med nämnda stad. Denna hamn har emellertid numera förlorat i betydelse. Även om trafiken på Salmis minskats genom att Haparanda och Tornedalen satts i järnvägsförbindelse med landet i övrigt, torde kanske de främsta orsakerna till tillbakagången vara att söka dels i att hamnen och dess inseglingsränna alltmer uppgrundats genom den fortgående landhöjningen vid Bottniska viken och Torneälvens slamavsättning och dels däri, att i kustfarten vid Östersjön numera användas betydligt mera djupgående fartyg än tillföre. Gjorda undersökningar hava givit vid handen, att en utvidgning och fördjupning av Salmis hamn med dess långa inseglingsränna, så att hamnen komme att motsvara fordringarna på en hamn för den moderna kustfarten, skulle draga alldeles oskäligt höga kostnader.

Efter omfattande och långvariga undersökningar, som lett till olika uppslag, har nu ytterligare utredning verkställt. Som resultat därav hava framlagts alternativa förslag till en ny uthamn för Haparanda och Tornedalen med därtill hörande väg- och järnvägsförbindelse med Haparanda. Dessa förslag upptaga dels förläggning av hamnen till Karl Johans stad 16 kilometer sydväst från Haparanda och dels hamnanläggning i två alternativa lägen å den ännu längre bort belägna Seskarön. Kostnaderna för hamnen med väg- och järnvägsförbindelse hava beräknats i förslaget till hamn vid Karl Johans stad till 2,860,000 kronor samt i förslagen till hamn å Seskarö till över 7 miljoner kronor eller, med mindre höjd för broförbindelsen med fastlandet, till över 6 miljoner kronor. Med hänsyn särskilt till de därmed förenade betydande kostnaderna torde förslagen till hamn å Seskarö kunna lämnas ur räkningen. Beträffande förslaget till hamn vid Karl Johans stad

del av befolkningen å det närbelägna Seskarö, vars genom arbetslöshet iråkade bekymmersamma läge påkallar åtgärder från det allmännas sida. Avvecklingen av denna arbetslöshet skulle härigenom verksamt och på ett lämpligt sätt underlättas.

Omständigheterna synas mig således tala för anläggandet av en uthamn för Haparanda och Tornedalen. Den förebragta utredningen torde ådagalägga, att vid valet av plats härför Karl Johans stad bör obetingat äga företräde. Med hänsyn till motorfordonstrafikens starka utveckling lärer, såsom framhållits av såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som länsstyrelsen, en med landsvägsförbindelse försedd dylik hamn kunna tillgodose trafikbehovet för åtskillig tid framåt och frågan om hamnens sammanknytande med statsbanenätet i avvaktan på erfarenhet om utvecklingen alltså tillsvidare kunna lämnas öppen. Jag vill således tillstyrka anläggandet vid Karl Johans stad av en uthamn för Haparanda och Tornedalen. Vidare finner jag mig böra förorda, att hamnen kommer till utförande på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen senast föreslagit samt att medel nu anvisas för företagets påbörjande.

Då sålunda staten skulle göra ett betydande kapitalutlägg för detta företags förverkligande, synes det rimligen böra fordras, att vederbörande, som komma att draga nytta av hamnen, i någon mån bidra till täckande av kostnaderna för anläggningen. I sådant hänseende torde, i anslutning till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, böra såsom villkor föreskrivas, att vederbörande ortsintressenter skola förbinda sig att bestrida kostnaderna för förvärvande av för hamnområde och tillfartsväg erforderlig mark samt att deltaga med fem procent av de verkliga kostnaderna för själva hamnanläggningen. Därjämte torde Haparanda stad böra förbinda sig att övertaga hamnens drift och underhåll, varvid givetvis hamninkomsterna skulle tillfalla staden. Den knappa tid, som efter utlåtandenas avgivande stått till förfogande för ärendets fortsatta beredning, har icke tillåtit att införskaffa dylika förbindelser. Anslagsmedel torde emellertid icke böra ställas till förfogande för arbetenas påbörjande, förrän nämnda villkor uppfyllts.

I den för företaget beräknade kostnaden ingå förbättring av kustlandsvägen med 35,000 kronor och anläggning av tillfartsväg till hamnen med 75,000 kronor. Det skulle visserligen kunna ifrågasättas, att bestridandet av sistnämnda kostnadsbelopp skedde i vanlig ordning och bidrag därtill sålunda efter ansökning beviljades från anslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar. Då emellertid vägdistriktets redan nu ansträngda ekonomi härigenom skulle komma att i avsevärd mån ytterligare tyngas, anser jag mig icke kunna förorda att så sker. Vad däremot angår förbättring av kustlandsvägen synes detta arbete kunna utföras med anlåtande av automobilskattemedel (länsfonden). Med hänsyn till föreliggande omständigheter lärer Kungl. Maj:t nämligen efter vederbörlig framställning vilja, såsom i jämförliga fall plägar ske, bevilja vägdistriktet bidrag till 90 % av den beräknade kostnaden för arbetet. På vägdistriktet skulle då ankomma att bestrida återstående 10 procent av kostnaden eller alltså omkring 3,500 kronor, vilket jämförelsevis ringa kostnadsbelopp skäligen torde kunna påvåla detsamma.

I enlighet med vad nu anförts skulle vid anslagsberäkningen avgå dels 40,500 kronor, utgörande 5 procent å den till 810,000 kronor uppskattade kostnaden för hamnen, och dels 35,000 kronor, utgörande kostnad för förbättring av kustlandsvägen, eller tillhoppa 75,500 kronor. Anslagsbehovet, som alltså skulle avse endast själva hamnen och tillfartsvägen, skulle således komma att uppgå till (810,000 — 40,500 + 75,000) 844,500 kronor eller i avrundat tal 845,000 kronor, under det att sammanlagda beräknade kostnaden för företaget med nu angiven omfattning skulle bliva 885,000 kronor.

har järnvägsstyrelsen på grund av de enligt styrelsens mening avsevärda anläggningskostnaderna samt de stora årskostnader i form av driftförlust och ränta å nedlagt kapital — av styrelsen uppskattade till omkring 150,000 kronor — som det allmänna skulle få vidkännas för anordnande av en uthamn på nämnda plats, avstyrkt förslaget och i stället förordat, att Tornedalens önskemål om billigare transporter skulle tillgodose genom lämplig nedsättning av frakttaxorna mellan järnvägsstationerna i Tornedalen och Luleå, varvid statens järnvägar skulle beredas ersättning av allmänna medel för genom dylik taxenedsättning vållad inkomstminskning. Härefter hava såväl länsstyrelsen i Norrbottens län som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dels föreslagit, att hamnen vid Karl Johans stad skulle tillvidare anordnas endast med vägförbindelse med Haparanda, dels ock ifrågasatt vissa inskränkningar i planen för själva hamnanläggningen; enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens senaste förslag härutinnan skulle kostnaderna för hamnanläggningen jämte tillfartsväg från Nikkala å kustlandsvägen Haparanda—Kalix samt viss förbättring av sistnämnda väg å sträckan Haparanda—Nikkala belöpa sig till omkring 920,000 kronor.

Därest man vid förevarande spörsmåls bedömande skulle utgå enbart från den sannolika, omedelbart påräkneliga trafikomfattningen, torde det måhända kunna ifrågasättas, huruvida det vore ur ekonomisk synpunkt riktigt, att staten för anläggning av en uthamn nedlade ett kapital av den storlek, som jämväl genomförandet av det senaste, begränsade förslaget innebär. Andra synpunkter böra emellertid också komma i betraktande. I första hand är då att beakta, att särskilt i de nordliga delarna av vårt land kommunikationsanstalter, såsom järnvägar, vägar och hamnar, i allmänhet planerats och kommit till stånd icke blott för att tillgodose ett vid tillblivandet förefintligt trafikbehov utan i främsta rummet för att skapa ökade betingelser för den framtida utvecklingen av näringslivet inom vederbörande trafikområden. Tornedalen är utan tvivel en bygd med goda utvecklingsmöjligheter. Rika naturtillgångar finnas i form av skogar, odlade och odlingsbara marker samt utbyggbar vattenkraft, och landsdelens befolkning är jämförelsevis talrik och stadd i tillväxt. Åtskilligt har också gjorts för tillgodoseende av Tornedalens kommunikationsbehov, såsom denna bygds förbindande med landets järnvägsnät och utvecklande av dess vägväsende m. m. Men liksom andra större älvdalar i Norrland bildar även Tornedalen ett tämligen avgränsat handelsområde, som har behov av en naturlig, vid havet belägen centralpunkt för in- och utförsel. Avsaknaden av en dylik huvudort med god hamn torde icke annat än i begränsad omfattning kunna ersättas av förbättrade landförbindelser med angränsande handelsområdens centralpunkter vid kusten. Den naturliga huvudorten för Tornedalen har varit och torde fortfarande böra vara Haparanda. Utan en tidsenlig hamn kan denna stad icke uppbära sin ställning såsom dylik centralpunkt för Tornedalen och icke erhålla den hjälp till självhjälp, som den, hårt skattetyngd, så väl behöver. Stadens ogynnsamma ekonomiska läge torde nämligen till icke ringa del sammanhänga med de otillfredsställande hamnförhållandena och det hinder för ett ökat handelsutbyte, som dessa innebära. Ej heller Tornedalen torde i avsaknad av en närbelägen hamn kunna bringas till en utveckling, för vilken i och för sig goda naturliga förutsättningar förefinnas. Vidare må ej förbises betydelsen av den nationella uppgift, som ligger i att genom ytterligare förbättringar av kommunikationsförhållandena främja svensk odling och byggelse i dessa nordliga gränstrakter och dymedelst såväl materiellt som kulturellt allt närmare till det övriga Sverige knyta denna bygds befolkning. Härtill kommer slutligen, att genom omedelbart igångsättande av ett hamnbyggnadsföretag tillfälle skulle givas att vid sådana härför erforderliga arbeten, som icke äro av rent hamnteknisk natur, bereda sysselsättning åt en

Enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat skulle arbetena under det första budgetåret huvudsakligen bestå i byggande av tillfartsväg till hamnen samt vissa förberedande arbeten för själva hamnanläggningen. Vid bifall till vad jag nyss föreslagit skulle under samma budgetår även förbättringsarbetena å kustlandsvägen kunna utföras, vilket såsom ett led i åtgärderna för avhjälpande av Seskaröbefolkningens arbetslöshet är önskvärt. För bedrivande av förstnämnda arbeten under budgetåret 1930/1931 synes en summa av 200,000 kronor vara tillfyllest, vilket belopp alltså nu torde böra ställas till förfogande. Såsom i statsverkspropositionen framhållits, ansågs av statsfinansiella skäl något belopp för ifrågavarande ändamål icke kunna beräknas i riksstatsförslaget för nyssnämnda budgetår. Vad angår medelsanskaffningen vill jag emellertid, efter samråd med chefen för finansdepartementet, erinra därom, att det anslag, som i en på socialdepartementets föredragning förut denna dag beslutad proposition till årets riksdag för budgetåret 1930/1931 åskats till bidrag till uppförande eller inrättande av tuberkulossjukvårdsanstalter, understiger det för nämnda ändamål i statsverkspropositionen beräknade beloppet med 200,000 kronor.»

Under hänvisning till den i ärendet lämnade utredningen får utskottet tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag. Utskottet kan således icke tillstyrka något av de motionsvis framkomna yrkandena om höjning av anslaget utöver det av Kungl. Maj:t begärda eller att ortintressenterna skulle befrias från skyldigheten att delta i anläggningskostnaden för hamnen. Utskottet får alltså hemställa,

*Utskottets  
yttrande.*

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag och med avslag å de i ämnet av herrar Bergqvist m. fl. och Lövgren i Nyborg m. fl. väckta motionerna (I: 315 och II: 515), samt med avslag jämväl å de av herrar Hansén m. fl. och Lövgren m. fl. väckta motionerna (I: 147 och II: 94), i vad desamma skilja sig från Kungl. Maj:ts förslag, må

a) besluta, att en uthamn för Haparanda och Tornedalen skall för en beräknad kostnad av 885,000 kronor och under de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 14 mars 1930 angivna villkor anläggas vid Karl Johans stad;

b) till uthamn för Haparanda och Tornedalen för budgetåret 1930/1931 under sjätte huvudtiteln anvisa ett extra reservationsanslag av 200,000 kronor.

Stockholm den 16 maj 1930.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

*Närvarande:* se under utskottets utlåtande nr 167.

### Reservation

av herr *Bergqvist*, som ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till de av herr O. Bergqvist m. fl. och herr O. W. Lövgren i Nyborg m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 315 och II: 515).