

Nr 76.

Av herr **Carlström, m. fl.**, om bemyndigande för järnvägsstyrelsen att anordna förbindelse mellan Haparandahamn och statsbanenätet.

Den 6 oktober 1934 invigdes för sitt ändamål den uthamn för Haparanda och Tornedalen, varom riksdagen år 1930 på grund av Kungl. Maj:ts proposition nr 222 fattade beslut.

I och med tillkomsten av Haparandahamn — såsom dess officiella benämning numera fastställts till — jämte den väg, som förbinder hamnen med kustlandsvägen Haparanda—Kalix, har ett för ifrågavarande gränsbygd synnerligen viktigt kommunikationsbehov tillgodosetts. Ty genom hamnens tillblivelse hava större möjligheter beretts ej blott för Haparanda stad att hävda sin ställning som centralort för gränsbygden, utan även för ett mera rationellt och hastigare utnyttjande av de relativt rika naturtillgångar i form av skogar samt odlade och odlingsbara marker, som finnas inom Tornedalen. En snabb utvinning av dessa naturtillgångar är också, med hänsyn till invånareantalets storlek samt befolkningens starka tillväxt och svaga ekonomiska ställning, en nödvändig förutsättning för gränsbefolkningens utkomst och trivsel.

Ett av de viktigaste villkoren för en utveckling i antydd riktning är tillgången på goda och billiga transportmedel inom bygden. Detta behov gör sig särskilt starkt gällande för Tornedalens vidkommande. Redan det avlägsna läget medför en betydande fördyring av frakterna för såväl införselgods — såsom konsumtionsvaror och jordbrukets hjälpmedel — som exportprodukter, bestående huvudsakligen av virke, vartill kommer fraktkostnaderna inom det vidsträckta området. Till detta kommer att Tornedalen lider under trycket av ett ovanligt lågt prisläge å vissa jordbruksalster och skogsprodukter — exempelvis å kött och ved, vilket missförhållande är att söka i den betydande importen från Finland. Denna import har skadliga verkningar för hela Norrbottens jordbruk, men gör sig direkt och särskilt kännbar för Tornedalens jordbrukare. Det må i detta sammanhang påpekas, att av den för Finland enligt gällande handelsavtal medgivna köttexportkvantiteten till Sverige ej mindre än omkring två tredjedelar inkommer över Haparanda. Dessutom förekommer import — särskilt till Haparanda — av jordbruksprodukter och ved m. m. för direktkonsumtion eller s. k. gränshandel. På grund därav är Haparanda stad, som ju eljest i första hand borde vara den naturligaste och närmaste avsättningsorten, praktiskt taget ur räkningen, då det gäller avyttring för svenska Tornedalens jordbruks- och skogsprodukter.

Därest Tornedalens jordbruk och skogshantering skola nå den utveck-

ling och blomstring, som äro nödvändiga villkor för befolkningens utkomst redan under den närmaste framtiden, är ett undanröjande av sagda hinder för en normal prisbildning ofrånkomligt. Om likväl detta för närvarande icke låter sig göra på grund därav, att handelsavtalet med Finland är i andra avseenden så pass gynnsamt, att en ändring av detsamma till förmån för gränsbygden ej är önskvärd, så borde det vara svenska staten en värdig uppgift att på annat sätt mildra de för ifrågavarande bygds vidkommande ogynnsamma verkningarna av påtalade förhållanden. Några detaljerade anvisningar beträffande de åtgärder, som i detta avseende böra komma ifråga från statens sida, anse vi oss för närvarande ej kunna ingå på, enär härför krävs en närmare utredning.

En statsåtgärd, som oberoende av någon mera allsidig utredning bör kunna vidtagas, och som — ehuru ej tillfyllest — i sin mån skulle komma att medföra en lättnad för bygden, är anknytandet av Haparandahamn med statsbanenätet med tillämpning av den lägre frakttaxa, »Tornedals-taxan», även för sträckan mellan hamnen och Haparanda, som gäller för övrigt i Tornedalen. Såsom förhållandena nu äro fördyras varutransporterna, särskilt för sådant gods, som skall befordras norrut på järnvägen till Övertorneå eller vidare med billinjen till Pajala. Över hamnen inkommande varor måste först forslas med enskildas transportmedel till Haparanda och där, såvitt godset skall längre norrut, omlastas på järnvägsvagnar, och omvänt, då det gäller utförsel av gods över hamnen, exempelvis skogsprodukter.

I den utredning, som låg till grund för Kungl. Maj:ts proposition angående hamnbygget, ingick från början förslag om att hamnen skulle anknytas med statsbanenätet. Rörande själva behovet av järnväg hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bland annat uttalat, att vid första utförandet järnvägsbyggnaden kunde anstå men att hamnen tydligen ej gjorde fullt gagn, förrän även järnvägsförbindelsen bleve ordnad, varför den alltid borde beräknas komma till stånd, vare sig detta skedde samtidigt med eller omedelbart efter själva hamnens anläggande. I yttrande över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag hade länsstyrelsen i Norrbottens län likaledes erinrat om, att järnvägsförbindelsen finge anses outhärlig för att hamnen skall göra den avsedda nyttan, samt att igångsättande av järnvägsbygget fortast möjligt vore angeläget. Med hänsyn till den stora kostnadssumma, vartill hamnen jämte järnvägsförbindelsen komme att uppgå, ansågs dock en begränsning av det ursprungliga förslaget nödvändig. Sålunda omfattade det slutliga förslaget, som sedermera godkändes och antogs av riksdagen, endast hamnanläggningen, under det att frågan om järnvägsbygget lämnades öppen.

Man torde kunna utgå ifrån att något järnvägsbygge å ifrågavarande sträcka ej heller *nu* kan komma till utförande. Däremot torde statens järnvägar kunna för rimliga kostnader ordna förbindelsen mellan Haparandahamn och Haparanda medelst en automobillinje på samma sätt som

mellan Övertorneå och Pajala. Den väglängd, varom här är fråga, utgör cirka 16 kilometer och den del av året som busstrafiken skulle behövas att hållas igång torde kunna inskränkas till att sammanfalla med den tid som sjöfarten på hamnen hålles öppen, eller omkring sex månader om året.

Att en dylik av statens järnvägar uppehållen automobillinje med tillämpning av »Tornedalstaxan», varom här är fråga, sannolikt komme att draga större kostnader än som motsvaras av inkomsterna torde visserligen ej fördöljas. Då det emellertid i här förevarande fall rör sig om en fråga, som har stor betydelse icke blott ekonomiskt och kulturellt utan även nationellt, är det av vikt att den löses på ett sätt, som länder såväl landsändan som riket i sin helhet till nytta. Den ytterligare uppoffring — utöver förlusterna på de redan i gång varande statliga trafikföretagen i Tornedalen —, som staten komme att få vidkännas för ifrågavarande automobillinje, torde därför med hänsyn till det stora gagnet få anses synnerligen välbefogad.

Med åberopande av vad som sålunda anförts få vi vördsamt hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes bemyndiga järnvägsstyrelsen att på ovan angivna eller på annat sätt Kungl. Maj:t prövar lämpligt anordna förbindelse mellan Haparandahamn och statsbanenätet, samt

att härför erforderliga medel anvisas ur det i årets statsverksproposition för kapitalökning upptagna reservationsanslaget för anläggning och förlag för automobiltrafik.

Stockholm den 23 januari 1935.

C. Fr. Carlström.

P. Sandström.

O. Bergqvist.

D. Hansén.

