

Nr 236.

Av herr Carlström m. fl., om anslag till anläggning av ett järnvägsspår mellan Haparandahamn och Haparanda.

År 1934 blev den uthamn för Haparanda och Tornedalen, varom 1930 års riksdag på grund av Kungl. Maj:ts proposition (nr 222) fattade beslut, färdigställd. Hamnen kom dock ej, som i det ursprungliga förslaget var avsett, att få järnvägsförbindelse med Haparanda. — Av kostnadsskäl sköts järnvägsbygget på framtiden.

För att i någon mån avhjälpa de olägenheter, som följde med avsaknaden av järnväg till hamnen, hemställdes i likalydande motioner (I: 76 och II: 200) till 1935 års riksdag att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes bemyndiga järnvägsstyrelsen att medelst busstrafik eller på annat sätt Kungl. Maj:t prövide lämpligt anordna förbindelse mellan Haparandahamn och Haparanda.

Såsom skäl för behovet av den påyrkade förbindelsen framhöllo motionärerna bl. a. följande:

”I och med tillkomsten av Haparandahamn jämte den väg, som förbinder hamnen med kustlandsvägen Haparanda—Kalix, har ett för ifrågavarande gränsbygd synnerligen viktigt kommunikationsbehov tillgodosetts. Ty genom hamnens tillkomst hava större möjligheter öppnats 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 invånarantalets 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 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 m. m. — som exportprodukter, bestående huvudsakligen av virke, vartill komma fraktkostnaderna inom det vidsträckta området. . .

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 frakt-

taxa, "Tornedalstaxan", 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 norr ut på järnvägen till Övertorneå eller vidare med billinjen till Pajala. Över hamnen inkommande varor måste nu först forslas med enskildas trafikmedel till Haparanda och där, såvitt godset skall längre norrut, onlastas 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 till 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 järnvägsförbindelse finge anses oumbärlig för att hamnen skall göra 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."

Statsutskottets utlåtande över motionerna hade följande lydelse:

"I väckta motioner har framhållits önskvärdheten av statens järnvägars medverkan för åstadkommande av en busslinje mellan den så gott som helt med statsmedel bekostade Haparandahamn och Haparanda. Våglängden utgör, enligt vad motionärerna erinra, cirka 16 kilometer, och den del av året som busstrafiken skulle behöva hållas i gång kunde sannolikt inskränkas till att sammanfalla med den tid som sjöfarten på hamnen hålles öppen, eller omkring sex månader om året.

Sedan nu Haparandahamn med stora kostnader anlagts, bör densamma uppenbarligen på lämpligt sätt förbindas med Haparanda och det kommunikationsnät, som utgrenar sig därifrån. I den mån statens bistånd härvid kan befinnas oundvikligt, lärer sådant också höra lämnas. I motionerna förordas, att den blivande busslinjen skulle anordnas av statens järnvägar på sätt redan skett mellan Övertorneå och Pajala. Utan att nu taga ställning till frågan om lämpligaste trafikformen finner utskottet fog föreligga för att spörsmålet om kommunikationsförbindelse till Haparandahamn göres till föremål för utredning, varom riksdagen torde göra framställning hos Kungl. Maj:t.

Under återopandande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa att riksdagen

b) i anledning av herrar Carlströms m. fl. och Nilssons i Antnäs m.fl. motioner (I: 76 och II: 200), må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om

utredning angående anordnande av en förbindelse mellan Haparandahamn och Haparanda samt om vidtagande av de åtgärder, som påkallas av utredningens resultat.”

Statsutskottets hemställan blev av riksdagen bifallen.

Tio år ha nu förflutit sedan riksdagen fattade sagda beslut och ännu har ingen åtgärd vidtagits från statsmakternas sida för avhjälpande av trafikbehovet i fråga. Ej ens den statliga busslinje, som 1935 års motionärer förordade som ett provisorium i avvaktan på järnvägsbygge till hamnen, har kommit till stånd.

Den enda och riktiga lösningen av denna trafikfråga är enligt vår uppfattning att — såsom ursprungligen planerats — järnvägsförbindelse ordnas mellan hamnen och staden. Innan så sker kan hamnen icke göra den avsedda nyttan. Med hänsyn till den långa tid — över tio år — som förflutit sedan hamnens tillkomst, bör järnvägsbygget sättas i gång snarast möjligt.

Utän att nu påyrka anvisning av anslag för ändamålet å den allmänna budgeten finna vi dock starka skäl föreligga för medels beviljande å beredskapsstat för budgetåret 1945/46. Järnvägsbygget beräknades år 1929 kunna utföras för en kostnad av 1 400 000 kronor eller om anläggningen gjordes för ett för en alldeles särskilt svag gods- trafik avsett hamnspår till 1 150 000 kronor. Sannolikt måste nu förnyade kostnadsberäkningar uppgöras och måhända även de tekniska planerna omarbetas.

För arbetenas påbörjande torde förslagsvis ett anslagsbelopp av 300 000 kronor vara tillfyllest.

Under åberopande härav hemställes,

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.

Stockholm den 23 januari 1945.

C. F. Carlström.

J. F. Grym.

Ernst Hage.
