

Nr 183.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om byggande av en kustjärnväg mellan Luleå och Karlsborgsverken.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Helmer Persson* och *Ola Persson* (I: 58) och den andra inom andra kammaren av herrar *Holmberg* och *Hagberg* i Stockholm (II: 89), har hemställts att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om åtgärder så att förslag till byggande av en kustjärnväg mellan Luleå och Karlsborgsverken kan ske snarast.

Till stöd för sitt yrkande ha motionärerna anfört följande.

Det råder en praktiskt taget enhällig mening i Norrbotten om behovet av en kustjärnväg, i första hand mellan Luleå och Karlsborgsverken. Projektet har förts på tal i olika sammanhang under 35 år, men det har blivit särskilt aktuellt efter den genomgripande förändring som inträtt i den norrbottniska kustbygdens ekonomiska struktur efter andra världskriget. Träindustrin i denna del av landet arbetar nu under helt andra förhållanden än tidigare, dels på grund av förändringar i fråga om virkestillgångarna och dels till följd av teknisk och företagsmässig omdaning.

Verkningarna är av olika slag. Å ena sidan har det — såsom exempelvis i kalixområdet — lett till en differentiering av träförädlingen och därigenom också gjort denna mera beroende av andra transportmedel än sjötrafiken. Å andra sidan har nu senast industrikraschen i Töre visat, att det behövs bättre kommunikationer om man skall kunna skaffa ersättning för den träindustri som nedlägges till följd av bristande råvarutillgång. Vad man därvid framför allt hoppas på är utvecklandet av en omfattande järnmanufaktur, baserad på produkter från Norrbottens järnverk. Men en grundläggande förutsättning för detta är att det bygges en järnväg, i första hand till de folkrika trakterna mellan Luleå och Kalix.

Befolkningens eget intresse för att på detta sätt skapa en tryggare tillvaro och samtidigt också lämna nya värdefulla bidrag till hela det svenska folkhushållet har kommit till uttryck på många sätt. Fackföreningar, näringsorganisationer och andra korporationer har uttalat sin oro för kris-tecken av det slag som nu visat sig i Töre och ställer sig därför enhälligt bakom förslaget om en kustjärnväg. Även i opinionsyttringar, som förekommit långt upp efter älvdalarna, har man påvisat, hur tillkomsten av en kustjärnväg och därmed bättre förutsättningar för ett expanderande näringsliv sträcker sina verkningar långt utanför det närmast berörda området.

Kustbygdskommunerna, landstinget och länsstyrelsen har gemensamt föranställt om en expertutredning, vars resultat överlämnades till Kungl. Maj:t redan för tre år sedan. Sedan dess har även järnvägsstyrelsen företagit en utredning, och det finns dessutom yttranden från styrelsen för Statens skogsindustrier och Industriförbundet.

Statsmakterna har alltså nu ett mycket omfattande material att grunda sitt omdöme på. Om det, utöver de utredningar och sakkunniga yttranden som avgivits, är nödvändigt med vissa kompletteringar och en översyn av det hela, så bör detta nu kunna ske på kort tid.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen och länsstyrelsen i Norrbottens län.

Järnvägsstyrelsen har anfört följande.

Under hänvisning till att ett mycket omfattande material står till statsmakternas förfogande för bedömning av förevarande järnvägsfråga föreslås i motionerna, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om åtgärder så att förslag till byggande av en kustjärnväg mellan Luleå och Karlsborgsverken kan ske snarast. Motionärerna taga därmed avstånd från den alternativa lösningen av kalixbygdens järnvägsfråga, nämligen genom en sidobana från Morjärv till Kalix. Styrelsen tillåter sig i detta hänseende erinra om vad styrelsen, med överlämnande av anbefalld utredning angående järnvägsförbindelse till Kalix, anfört i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 4 november 1952.

»Med hänsyn till vad här ovan och i den utförliga utredningen anförts, anser sig styrelsen, ehuru väl inseende betydelsen av att kommunerna och industriföretagen i berörda område äga tillgång till goda kommunikationer, icke kunna tillstyrka att en järnvägslinje beslutas och anlägges till Kalix municipalsamhälle, vare sig linjen bygges såsom kustbana Luleå—Kalix eller såsom sidobana Morjärv—Kalix.

Därest statsmakterna i allt fall finna en järnvägslinje till Kalix behöflig och besluta att den skall komma till utförande, måste styrelsen med hänsyn till återverkningarna på statens järnvägars redan för närvarande mycket ansträngda ekonomiska läge påyrka, att härför erforderliga investeringsmedel anvisas på sådant sätt, att de ej påverka statens järnvägars räntepliktiga kapital, samt att statens järnvägar beredas årlig gottgörelse för de driftsförluster, som komma att uppstå genom linjen i fråga. Vilken linjesträckning, som i dylikt fall bör väljas, bör enligt styrelsens mening bli beroende på vad 'Kommittén för utredning av norrlandskustens biltrafik' i sinom tid kommer att föreslå.»

Enligt vad styrelsen har sig bekant har emellertid nyssnämnda kommitté, som den 21 december 1953 avlämnat sitt betänkande, icke upptagit denna fråga till behandling. Spörsmålet torde dock komma att beaktas vid den alltjämt pågående remissbehandlingen av de gjorda utredningarna, bl. a. och framför allt av länsstyrelsen i Norrbottens län.

Av betydelse för bedömningen av ifrågavarande järnvägsprojekt torde även vara, hur problemet om träindustriens i Törefors fortbestånd eller dess ersättande med annan industriell verksamhet kan komma att lösas. Styrelsen erinrar om att det åt en statlig kommitté, Töreutredningen, uppdragits att undersöka möjligheterna till lösning av de sysselsättningssvårigheter, som väntas uppstå inom Töre kommun.

Som av det ovan anförda framgår kan frågan om en järnvägsförbindelse till Kalix ännu icke anses så fullständigt utredd, att definitivt avgörande kan träffas. Under hänvisning härtill får styrelsen hemställa, att utskottet måtte avstyrka motionerna I: 58 och II: 89.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har för sin del överlämnat och åberopat avskrift av sitt underdåniga yttrande den 24 april 1954 över dels AB Industribyråns i Stockholm utredning angående behovet av och de ekonomiska förutsättningarna för järnvägsförbindelse mellan Luleå och Kalix m. m. och dels järnvägsstyrelsens utredning angående järnvägsförbindelse till Kalix. Ifrågavarande avskrift har såsom *Bilaga* fogats vid detta utlåtande.

Utskottet. Med anledning av vad i förevarande motioner anförts vill utskottet erinra om att chefen för kommunikationsdepartementet i ett i riksdagens andra kammare den 26 maj 1954 avgivet svar på en fråga angående järnvägsprojektet Luleå—Karlsborgsverken—Haparanda lämnat den upplysningen, att myndigheternas prövning av detta projekt som bäst påginge. Järnvägsstyrelsen vore sålunda i färd med vissa undersökningar på platsen, och därjämte vore frågan centralt föremål för ingående överväganden bl. a. i samband med strävandena att till Törebygden lokalisera ny industri. Departementschefen har i anslutning härtill även framhållit att, ehuru några definitiva besked icke kunde lämnas om resultatet av de pågående undersökningarna innan dessa slutförts, dittills framkomna omständigheter synets ha givit goda skäl för en positiv lösning av denna fråga.

Enligt vad utskottet under hand inhämtat äro ifrågavarande undersökningar ännu icke slutförda. Vid sådant förhållande och då det kan förväntas, att Kungl. Maj:t för riksdagen framlägger de förslag som genom undersökningarna må befinnas motiverade, anser utskottet anledning icke föreliggande för riksdagen att göra särskild framställning i ärendet. Utskottet hemställer därför,

att motionerna I: 58 och II: 89 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 23 november 1954.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Ohlon, Iwar Anderson, Näsgård, Leander, Näsström, Pålsson, Gustaf Andersson, Sundelin, Einar Persson, Edvin Thun, Holmqvist, Elfving, Rikard Svensson, Lundqvist och Lundström; samt

från a n d r a kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Andersson i Malmö, Lindholm, Åkerström, Staxäng, Johansson i Mysinge, Pettersson i Degerfors, Onsjö, Nihlfors, Gustafsson i Skellefteå, Andreasson, fröken Vinge, fröken Olsson och fröken Ager.

Till Konungen.

Kungl. Maj:t har den 15 maj 1953 anmodat länsstyrelsen att avgiva yttrande över *dels* Aktiebolaget Industribyråns i Stockholm utredning angående behovet av och de ekonomiska förutsättningarna för järnvägsförbindelse mellan Luleå och Kalix m. m., *dels ock* kungl. järnvägsstyrelsens utredning angående järnvägsförbindelse till Kalix.

För att belysa frågan om vad en kustjärnväg inom detta område skulle kunna tänkas få för fraktekonomisk betydelse med hänsyn tagen till bl. a. de aktuella reindustrialiseringsplanerna för Töre kommun har länsstyrelsen, för att erhålla ett aktuellt material för detta yttrande, velat avvakta Töreutredningens undersökningar rörande några olika företag, för vilka transportkostnaderna äro av väsentlig betydelse.

Länsstyrelsen får nu i underdånighet anföra följande.

Den i Industribyråns utredning refererade kommunikationshistoriken visar, att frågan om att utvidga järnvägsnätet i länets östligaste delar sedan länge varit aktuell i olika sammanhang. Intresset för detta projekt har under avsevärd tid hållits levande i de berörda bygderna. Resultatet av Industribyråns utredning tedde sig för många ortsbor så gynnsamt, att det kunde väntas föranleda ett positivt beslut från statsmakternas sida. Kungl. järnvägsstyrelsens kritiska yttrande har måhända dämpat denna optimism, men länsstyrelsen anser att frågan därmed dock icke förlorat något av sin aktualitet.

Länsstyrelsen har vid läsningen av de båda utredningarna funnit, att Industribyråns utredning tydligen innehåller vissa felaktigheter och övervärderingar, som järnvägsstyrelsen i sin tur redan i ingressen till sitt yttrande bemöter på ett sätt, som på läsaren gör intryck mera av tendentiös polemik än objektiv utredning. Styrelsens yttrande innehåller i stort sett blott en negativ kritik av Industribyråns utredning. Även om denna diskussion i och för sig kan ha ett visst intresse, så hade nog länsstyrelsen och andra av frågan intresserade myndigheter, kommuner och företag dock väntat att järnvägsstyrelsen förutsättningslöst skulle ha tagit upp problemet — ekonomiskt och näringspolitiskt — i hela dess vidd och då även ur delvis andra synpunkter än dem, som redovisats i Industribyråns utredning. Länsstyrelsen återkommer härtill i ett senare avsnitt av detta yttrande.

Det gamla talesättet, att »väg bryter bygd» är som generalisering en sanning med många modifikationer. Järnvägen från Boden till Karungi — med den sträckning den erhållit — har väl i viss mån bidragit till bygdens utveckling, men dock knappast i den omfattning som man måhända hade räknat med. Om man bortser från Niemisel och Morjärv, där järnvägen berör äldre jordbruksbygd, har järnvägens tillkomst icke inneburit uppkomsten av något industri-, handels- eller stationssamhälle av betydelse. För de delar av länet, som via landsvägsförbindelser har anslutning till järnvägen, har den givetvis också haft en viss betydelse. Att järnvägen erhöi sin sträckning genom en typisk glesbygd, berodde på militära och icke näringspolitiska skäl. Det torde emellertid vara odiskutabelt att järnvägen med hänsyn till näringslivets nu aktuella behov av bättre kommunikationer är »felloka-

liserad». Det bör i detta sammanhang observeras, att trafiken på bandelens mellanstationer i huvudsak består av person- eller godsbefordran, som här- rör från kustlandet. Med järnvägens läge kan trafiken dock icke nå den om- fattning och intensitet som vore önskvärd och följaktligen icke heller för kustbygdens industriella expansion tillmätas samma betydelse som en kust- järnväg, enligt länsstyrelsens mening, skulle få.

Det vill synas, som om både Industribyrå och järnvägsstyrelsen liksom även den lokala opinionen i stort sett bortsett från eller i varje fall inte när- mare diskuterat de problem, som utan tvekan måste uppkomma för trafiken på banan Boden—Karungi, om en ny järnväg skulle byggas för sträckan Luleå—Kalix—Haparanda. Enligt länsstyrelsens uppfattning måste emeller- tid frågan huruvida den förstnämnda bandelen skall nedläggas eller bibe- hållas efter tillkomsten av en kustjärnväg tillmätas stor vikt, när man skall ta ställning till det i de två utredningarna diskuterade projektet. Innan länsstyrelsen närmare går in på denna fråga, vill länsstyrelsen emellertid be- röra vissa andra spörsmål, som måste beaktas, när man skall bilda sig en mening om behovet av den ifrågasatta kustjärnvägen.

Av Industribyråns utredning framgår, att befolkningsförhållandena i kust- socknarna norr om Bottenhavet äro värda ett särskilt studium. Nativiteten är större än för riket i genomsnitt. Även om en viss förskjutning i riktning mot riksmedeltalet kan väntas i framtiden, synes tendensen dock vara, att födelsetalet kommer att hålla sig över genomsnittet i riket. En bekymmer- sam utveckling är den stora utvandringen från dessa socknar. De som flytta söka sig icke endast till andra orter i länet, utan bosätta sig längre söderut i landet. Nettoförlusten i den inrikes omflyttningen uppgick för Norrbottens läns del under 10-årsperioden 1941—1950 till icke mindre än 13 378 perso- ner. Att merparten av dessa är människor i den arbetsföra åldern säger sig självt. Att en sådan »åderlätning» av den produktiva befolkningen inger de allra största betänkligheter är icke att förvåna sig över. I vilken takt denna utflyttning i fortsättningen kommer att ske kommer i icke ringa grad att bero på vilka existensmöjligheter som kan beredas folket och framförallt ungdomen i dessa bygd. Detta i sin tur har ett nära samband med frågan om vilka utvecklingsmöjligheter, bl. a. beträffande kommunikationerna, som man vill och kan ge bygdens näringsliv.

Industribyråns utredning torde ha visat, att jordbruket i kustsocknarna har stora förutsättningar att kunna drivas på ett ekonomiskt lönande sätt samt att det finns stora möjligheter till ytterligare uppodling. Ett utmär- kande drag för Norrbottens jordbruk är emellertid, att hemmansdelarna även i denna del av länet äro alltför små. Även om icke fler arbetstagare än som kan anses försvarligt äro bundna till en och samma hemmansdel, så skulle samma arbetskraft utan tvivel kunna sköta betydligt större arealer. Förhål- landet torde sammanhänga med den nedärvda åsikten i denna del av länet, att jordbruket för var och en är den säkraste utkomsten. Andra och föga ut- vecklade förvärvsgrenar ha gång efter annan visat sig mindre lönande och tvingat befolkningen åter till jordbruket, även om detta mera fått karaktär av stödjordbruk. Många ha nämligen samtidigt haft annat, säsongbetonat arbete. Detta förhållande har lett till en alltför stor jordsplittring. Önskvärt vore, att större jordbruk skapades, som kunde giva full försörjning åt sin ägare. Härigenom skulle man även bättre än vad nu är fallet kunna till- godogöra sig rationaliseringens fördelar. Lantbruksnämndens åtgärder i detta avseende ha därför den allra största betydelse, även om dess verkning- ar icke giva omedelbart påtagliga resultat. Det torde dock icke vara möj- ligt eller ens önskvärt att helt upphöra med stödjordbruket som komplement till bl. a. det säsongbetonade skogs- och flottningsarbetet.

Givet är, att anläggandet av en ny järnväg ej skulle lösa jorddelningsproblemet. I det stora sammanhanget är emellertid ett genom bl. a. förbättrade kommunikationer mera differentierat näringsliv och de nya arbetstillfällena, som följer därav, en av de viktigaste förutsättningarna för problemets lösning. Om en viss del av befolkningen skall finna det välbetänkt att överge jordbruket är det nödvändigt, att andra säkra utkomstmöjligheter kan erbjudas i stället. Den sektor inom näringslivet, som då i första hand kan komma i fråga, är givetvis industrien. Skall denna kunna utvecklas och ge sysselsättning åt ett ökat antal anställda, måste den emellertid för sina transportbehov ha ett kommunikationsväsende, som erbjuder samma ekonomiska fördelar och samma bekvämlighet som järnvägarna.

Vad skulle då en kustjärnväg kunna länkas få för betydelse för en industriell expansion i dessa bygder? I Industribyråns utredning göres gällande, att virkesförrådet i länet minskat och att råvarubasen knappast har utrymme för ytterligare sågverks- och massaindustri. Detta antagande stöder sig dock föga på de uppgifter, som anförts. Utvecklingen har lett därefter, att man med den mindre goda skogstillväxten i förhållande till de skogliga tillgångarna söderut i landet inom pappersmasse- och kemisk industri funnit det ekonomiskt riktigare att tillgodogöra sig klenare virke, som alltså blir avverkningsbart tidigare. Härigenom har man fått rimligare intervaller i den tidscykel, som skall reglera förloppet avverkning — nysådd — återväxt — avverkning. Något större avseende kan ej heller fästas vid uppgifterna om det minskade utnyttjandet av flottlederna. Användandet av dessa, framförallt bivattenlederna, har ur arbetskraftssynpunkt på sistone ställt sig så dyrbart, att det många gånger blivit billigare att frakta virke landsvägen med bil. Vidare har på sista tiden även använts virke, som ej går att flotta, t. ex. lövträdsvirke och frodvuxet barrvirke.

När man försöker göra en prognos för skogsindustriens — i ordets mest extensiva bemärkelse — framtida råvaruförsörjning, så får man inte heller bortse från den ökade timmerfångst, som på lång sikt måste bli resultatet av den alltmera aktiva skogsvård, som numera bedrivs inom länet. Att skogstillgångarna i framtiden skall visa sig tillräckliga för en icke obetydlig produktionsökning inom den skogsindustriella sektorn är därför ett antagande, som torde ha mera fog för sig än Industribyråns kalkyl.

De dominerande företagen inom virkes- och pappersmasseindustrien äro AB Statens Skogsindustriers anläggningar vid Karlsborgsverken, Båtskärsnäs och på Seskarö. Länsstyrelsen har haft tillfälle att taga del av bolagets yttrande i detta ärende. Av yttrandet framgår, att bolagets tillverkningar inom kort beräknas bli avsevärt mycket större än som angivits i Industribyråns utredning. Bolagets tre sågverk inom detta distrikt ha en kapacitet av 40 000 standards årligen mot i utredningen uppgivna 34 000 standards och sulfatfabriken beräknas inom kort komma att producera 120 000 ton cellulosa per år. I utredningen har angivits en betydligt lägre kvantitet. Av den tillverkade cellulosa skulle 40 000 ton förädlas till papper och 50 000 ton blekas. För övrigt synes man vid Karlsborgsverken inom de närmaste 10 åren beräkna en ytterligare utbyggnad till 175 000 à 200 000 ton sulfatcellulosa per år. Som Industribyrån framhållit, skulle givetvis en stor del av Karlsborgsverkens produkter kunna transporteras med en blivande järnväg. Bli kvantiteterna större än som beräknats, kommer detta helt naturligt att i gynnsam riktning påverka kalkylerna för banans drift. Emellertid synes Industribyrån och järnvägsstyrelsen ha förbisett, att en stor del av råvarubehovet till industrien under nuvarande transportförhållanden måste fraktas landsvägen och att en järnväg därvid har stora utsikter att kunna konkurrera om frakterna. Råvarorna till Karlsborgs-

verken komma från hela Norrbottens län och ej blott från de närliggande älvdalarna. AB Statens Skogsindustrier har beräknat, att det sågtimmer och den sulfatved, som skall forslas till industrien, kommer att omfatta omkring 775 000 transportton. På grund av de orsaker, som tidigare anförts i fråga om flottningen, lär i framtiden omkring hälften av denna virkesmängd komma att transporteras landvägen. Huruvida bolaget därvid kommer att anlita järnväg eller lastbil, blir givetvis beroende på de taxor som erbjudas. Av kvantiteten torde endast 8 % ligga geografiskt så till att en biltransport alltid ställer sig gynnsammare än en järnvägstransport. Det synes i varje fall länsstyrelsen som sannolikt, att en järnväg borde ha goda förutsättningar att med transportmängder, som här avses, och de avstånd, som det kan bli fråga om, konkurrera med lastbilstrafiken. Den inkomstökning, som därvid kan beräknas tillfalla järnvägen, måste även i gynnsam riktning påverka kalkylerna för denna bandel.

AB Statens Skogsindustrier har ytterligare framhållit, att med den omfattning bolagets landtransporter väntas få är det nödvändigt att förbättra kommunikationerna, antingen man vill bygga en järnväg till Karlsborg eller förbättra landsvägsnätet. Det sistnämnda måste emellertid i så fall upprustas inom hela detta transportområde, vilket är detsamma som stora delar av länet, svaga vägsträckor förstärkas och otillräckligt bärkraftiga broar ersättas med kraftigare sådana.

Även om man kan räkna med en ökad produktion vid Karlsborgsverken, så lär arbetskraftsbehovet där inom överskådlig tid icke bli nämnvärt större än för närvarande. Skall utflyttningen av folk i de yrkesverksamma åldrarna till andra län kunna förhindras och sysselsättning dessutom beredas den genom jordbrukets rationalisering friställda arbetskraften, så måste — som redan framhållits — ytterligare industrier komma till. Det ligger då närmast till hands att tänka sig att denna nyindustrialisering bl. a. tar sikte på manufakturindustrier, som för sina tillverkningar efterfråga råvaror och halvfabrikat från Norrbottens Järnverk, vilket skulle bli av betydelse även för järnverket. Det har gjorts gällande, att sådana industrier med fördel kunde förläggas till orter, som redan ha järnväg. I viss mån kan detta äga sin riktighet, om man åsyftar stationer efter banan Luleå—Boden samt ett och annat enstaka samhälle efter järnvägen Boden—Gällivare och Boden—Långträsk. Detta utesluter emellertid icke det faktum — som redan framhållits — att kustkommunerna för sin framtida existens och utveckling ha ett aktuellt och stort behov av nya företag och en ur konjunktursynpunkt mera motståndskraftig arbetsmarknad än vad nu är fallet. Med en järnväg helt eller delvis efter kusten fram mot Haparanda torde utsikterna att grunda manufakturindustrier ställa sig betydligt gynnsammare än för närvarande. Tillgången på arbetskraft i dessa bygder är mycket stor och bostadsbeståndet i regel tillfredsställande.

Länsstyrelsen vill i detta sammanhang lämna en redogörelse för de transportekonomiska förhållandena i tre fall, som närmare utretts i samband med planerna på en reindustrialisering av Töre kommun och såsom de redovisas av Töreutredningen. Denna har i olika sammanhang konstaterat, vilken negativ betydelse avsaknaden av en järnvägsförbindelse till Töre har när det gäller att dit lokalisera nya industriföretag för vilka transportkostnaderna äro av väsentlig betydelse. De priskonkurrerande synpunkterna på fraktkostnaderna ha ett dominerande avgörande.

Utredningen har i sitt första betänkande framlagt ett förslag om en utbyggnad av den av Töreverken AB drivna verkstadsrörelsen till ett medelstort företag i järnmanufakturbranschen. Enligt föreliggande produktionskalkyl skulle det planerade företaget få ett årligt råvarubehov av 3 620

ton järn, som i huvudsak skulle köpas från Norrbottens Järnverk. Med landtransport skulle råvaran fraktas till Töre enligt följande två alternativ:

- I. Järnväg Luleå—Morjärv (73 km.), lastbil Morjärv—Töre (19 km.).
 II. Lastbil Luleå—Töre (58 km.).

Transporten till Morjärv kostar per järnvägsvagn om 15 ton kronor 166: 50 = 11: 10 per ton. Biltransporten Morjärv—Töre har av Töre lastbilcentral beräknats till kronor 10: — per ton. För hela sträckan skulle alltså frakten enligt alternativ I bli kronor 21: 10 pr ton eller sammanlagt (3 620 × 21: 10) 76 382: — kronor per år.

För samma transportkvantitet med lastbil direkt från Luleå har nämnda lastbilcentral beräknat kostnaden till kronor 15: — pr ton. Transportkostnaden skulle således enligt alternativ II bli 54 300: — kronor pr år.

Under förutsättning att Töre haft järnväg med anknytning vid Morjärv, skulle fraktkostnaden bli kronor 11: 90 pr ton = 43 078: — kronor pr år och under förutsättning av kustjärnväg — Luleå (järnverket) — Töre — 61 km. — skulle fraktkostnaden bli kronor 8: — pr ton = 28 960 kronor pr år.

Den på detta sätt beräknade fraktskillnaden mellan alternativ II och en direktjärnvägstransport efter kusten skulle således pr år uppgå till i runt tal 25 000 kronor.

Lastbilstransporten Luleå—Töre torde i kostnadshänseende kunna reduceras något. Med den transportkvantitet, som det här är fråga om, kan för transporten insättas bilar med en lastförmåga på 12—15 ton, mot de 8 tons laster på vilka ovannämnda prisuppgifter beräknats.

En transportorganisation, som erbjuder möjligheter till frakter i båda körriktningarna, kan ytterligare nedbringa kostnaden för såväl råvaran som den färdiga produktionen.

I samband med av Töreutredningen verkställda undersökningar om förutsättningarna att till Töre förlägga en fabrik för tillverkning av så kallade elementhus framkom följande om bygdens transportförhållanden och fraktkostnader. I »containers» om maximalt 5 tons vikt planerades att fabrikens tillverkning skulle transporteras till beställare. För ett hus om 20 tons vikt skulle transportkostnaden från Töre till nedan angivna järnvägsstationer bliva — inklusive returfrakt för containers:

Från Töre till	Lastbil Töre—Morjärv (kronor 315: —), järnväg från Morjärv, Totalt kronor	Därest SJ frakt-taxa fått till-lämpas från Töre Kronor	Därav på del-sträckan Töre —Morjärv Kronor	Frakt-skillnad Kronor
Haparanda	578: 90	293: 80	29: 90	285: 10
Piteå	676: 80	383: 80	22: —	293: —
Boliden	880: 70	581: 70	16: —	299: —
Skellefteå stad	801: 90	502: 90	16: —	299: —
Umeå	881: 20	586: 70	20: 50	294: 50
Örnsköldsvik	955: 70	658: 70	18: —	297: —
Härnösand	1 063: 50	758: 50	10: —	305: —
Sundsvall C.	1 097: 50	792: 50	10: —	305: —
Hällnäs	817: 90	518: 90	16: —	299: —
Vännäs	849: 90	558: 90	24: —	291: —
Ånge	1 087: 50	782: 50	10: —	305: —
Lycksele	865: 90	566: 90	16: —	299: —
Storuman	925: 70	622: 70	12: —	303: —
Vilhelmina	967: 70	664: 70	12: —	303: —
Hoting	1 009: 70	712: 50	17: 80	297: 20
Östersund C	1 103: 50	798: 50	10: —	305: —
I medeltal	910: 25	611: 37	16: 26	298: 73

AB Elementhus i Mockfjärd, som har en liknande trähustillverkning, åtnjuter 15 % fraktnedsättning. Enligt vad som inhämtats från järnvägsstyrelsens kommersiella byrå kunde samma nedsättning erhållas för elementhus, som med järnväg fraktas från Morjärv. Därest de av AB Bostadsforskning framlagda rekommendationerna beträffande transportorganisationen, som lämnats i utredningen om en elementhusfabrik i Töre, hade följts, skulle fraktkostnaderna på sträckan Töre—Morjärv komma att nedbringas. Sålunda hade Svenska lastbils AB lämnat en uppgift, att fraktkostnaden per hus på denna sträcka eventuellt skulle komma att understiga 150:— kronor i stället för att uppgå till den i tabellen angivna summan 315:— kronor.

Under angivna förutsättningar skulle man i tabellen erhålla följande siffror som medeltal:

Stationerna i föregående tablå omräknade till ett	Lastbil Töre—Morjärv (kronor 150:—), järnväg från Morjärv. Totalt kronor	Därest SJ frakttaxa fått tillämpas från Töre Kronor	Därav på delsträckan Töre—Morjärv Kronor	Fraktskillnad Kronor
Medeltal	655: 97	519: 68	13: 83	136: 29

Den planerade elementhusfabriken i Töre skissades av utredningen för en årstillverkning av 500 egna hem. För att få hela denna tillverkning till järnväg skulle företaget komma att belastas med en merfraktkostnad av 58 145:— kronor ($136: 29 \times 500$). Ett fraktavtal med statens järnvägar om genomgående fraktberäkning på samma grunder som AB Statens Skogsindustrier har för sina transporter från Karlsborgs bruk till Vitvattnet skulle reducera sistnämnda fraktkostnad med 18 145:— kronor eller till 50 000 kronor, vilket belopp alltså i bästa fall skulle representera den fraktkostnad, som ett sådant företag finge vidkännas till följd av att Töre saknar direkt järnvägsförbindelse.

Utredningen räknade förslagsvis med 50:— kronor per hus för ökad fraktkostnad för råvaror, inköpta byggnadsdelar, förbrukningsartiklar m. m. Jämförelsen har gjorts på Mockfjärdsföretagets utgifter för samma ändamål. Då sistnämnda fabrik har kortare transportavstånd från leverantörerna än vad ett i Töre beläget företag får blir jämförelsen icke adekvat för att belysa den ökade fraktkostnad som bristen på järnväg till Töre medför för därstädes förlagd företagsamhet.

Töreutredningen har även undersökt möjligheterna att till Töre lokalisera ett visst företag med ett beräknat transportbehov för färdigvaran av 25 000 ton per år. Hälften av tillverkningen beräknas kunna avsättas på marknaden i mellersta och södra Sverige och resten genom export.

Om produkterna fraktas med bil Töre—Morjärv och järnväg vidare söderut till respektive Mjölby och Göteborg skulle fraktkostnaden bli cirka kronor 70:— per ton, varav ungefär kronor 10:— kommer på bilsträckans 19 km.

Med den genomgående fraktberäkning, som statens järnvägar medgivit AB Statens Skogsindustrier för transporterna från Karlsborgs bruk till Vitvattnet, skulle fraktkostnaden från Töre bli kronor 60: 60 och 65:— per ton för vagn om minst 15 ton till Mjölby respektive Göteborg. I angivna fraktavgifter ingår dels en avgift för täckt vagn och dels en extra som ersättning för omlastning betecknad avgift av kronor 5:— per ton i enlighet med vad som utgår för transporterna från Karlsborgs bruk; skulle direkt järnvägsförbindelse finnas från Töre med anslutning till stambanenätet,

borde fraktkostnaden alltså reduceras till kronor 55: 60 respektive 60: — per ton eller omräknat med i runt tal kronor 125 000 per år. Även om man reducerar denna summa med den frakt, som kan beräknas komma på de sjöledes ordnade transportererna, återstår i alla fall en betydande merkostnad till följd av de relativt sett höga frakterna för den del av produktionen, som måste fraktas med bil—järnväg.

Utöver vad som här framhållits beträffande Töre kommun och kommunikationsfrågans betydelse för kommunens reindustrialisering torde en kustjärnväg vidare komma att förmånligt påverka de industrier, som redan finnas inom hela detta område. Får bygden en mer industriellt betonad arbetsmarknad vågar man vidare hoppas, att även annan företagsamhet kommer att utvecklas i samhällena efter järnvägen. Över huvud taget är det ett intresse av stor vikt att även i övre Norrland få ett så rikt differentierat näringsliv som möjligt. Om produkterna kunna framställas på närmare håll, så följer därav lägre fraktkosnader och priser. Den eftersträvansvärda differentieringen av näringslivet bör även ta sikte på att inom bl. a. textil- och konfektionsbranschen skapa arbetstillfällen för även den nu icke ianspråktaga kvinnliga arbetskraften.

Icke heller då det gäller industriens framtida utveckling, kan en blivande järnväg i kustbygden i och för sig lösa alla uppkommande kommunikations- och arbetsmarknadsproblem. Skall man emellertid över huvud taget våga räkna med en ökad industriell verksamhet, är det en tvingande nödvändighet, att de blivande företagen kunna få utnyttja tillfredsställande kommunikationer för transport av råvaror och färdigprodukter.

Industribyråns utredning innehåller en mångfald statistiska uppgifter, som uppfordrat järnvägsstyrelsen till genmälen. Otvivelaktigt är, att Industribyrån i vissa fall gjort vissa förhastade beräkningar. Å andra sidan kan icke heller järnvägsstyrelsens uttalanden i alla avseenden stå oemotsagda. Som exempel må anföras följande: Med det uttalande, som Industribyrån gjort (s. 74) om fraktkostnaderna till Kalix på den nuvarande kommunikationsleden jämfört med utgifterna på en järnväg, som hade en ur ekonomiska synpunkter bättre sträckning, är det svårt att förstå järnvägsstyrelsens genmäle (s. 43).

Även om man givetvis måste taga hänsyn till de förhållanden, som avspeglar sig i de statistiska uppgifterna, lär man icke enbart på detta material kunna grunda ett beslut att bygga en ny järnväg. Det är framför allt nödvändigt att på andra vägar skaffa sig kännedom om förhållandena i den berörda bygden och även från andra utgångspunkter försöka bedöma, vad en järnväg skulle komma att betyda för näringslivets utveckling i denna del av länet och järnvägens egen lönsamhet. Enligt länsstyrelsens uppfattning ha samtliga härpå inverkan omständigheter icke blivit tillräckligt belysta i Industribyråns utredning och icke heller i järnvägsstyrelsens yttrande.

Länsstyrelsen har, som framgår av det tidigare anförda, kommit till den uppfattningen, att en järnväg från stambananätet mot Haparanda är nödvändig ur olika synpunkter. Den nu befintliga sträckan Boden—Karungi—Haparanda har emellertid — som redan framhållits — av skäl, som numera icke torde behöva tillmätas samma betydelse som tidigare, erhållit en föga rationell sträckning. Den berör icke de folkrika orterna i kustlandet såsom Råneå, Töre och Kalix. Å andra sidan må framhållas, att det torde vara tveksamt om en ny bana från Luleå till Haparanda skulle kunna drivas ekonomiskt jämsides med linjen Boden—Karungi. Länsstyrelsen anser därför att frågan om dessa två järnvägslinjers lönsamhet i förhållande till varandra liksom den ekonomiska effekten på den existerande banan av tillkomsten av en ny järnväg måste utredas. Först sedan en så-

dan beräkning föreligger och hänsyn tagits till även andra i samband härmed relevanta omständigheter kan man ta ställning till frågan om den riktiga lösningen är att helt eller på viss del nedlägga trafiken på den äldre bansträckan och bygga en ny järnväg genom kustlandet mot Haparanda. Hur den nya sträckningen lämpligen bör dragas, måste bli föremål för närmare övervägande. Ett alternativ skulle vara att följa det i föreliggande utredning angivna huvudförslaget och draga banan från trakten av Notviken mot Råneå, Töre och Kalix samt fortsätta därifrån över Karlsborgs- verken mot Sangis och Haparanda. Om det emellertid skulle visa sig ekonomiskt och ur andra synpunkter lämpligt att behålla bandelen Boden—Morjärv (bl. a. för Firma Hjalmar Nilssons Träförädling i Morjärv) kan man tänka sig en anslutning av denna bana till kustjärnvägen i Töre. Vid valet av den bästa bansträckningen måste givetvis även de militära kraven beaktas. Intresse kan nämligen finnas, att den äldre banan även ur beredskapssynpunkt bibehålles på linjen Boden—Morjärv.

I den mån den äldre banan helt eller delvis ej längre bibehålles, skulle i varje fall en viss del av materielen, hus, signalanordningar, räls etc., sedan den nya linjen färdigställt, kunna komma till användning för underhåll av andra bandelar. Vagn- och lokparken skulle däremot kunna sättas in på den nya linjen. Denna materiel torde representera ett betydande värde. Den personal, som nu tjänstgör på den sträcka vilken eventuellt skulle nedläggas, kan likaledes överflyttas till den nya bandelen.

En sådan kombinationslösning av den norrbottniska kustbygdens järnvägsproblem, som här skisserats eller eventuellt enligt något annat alternativ, skulle otvivelaktigt i det långa loppet visa sig ekonomiskt fördelaktigare än vad som framgår av järnvägsstyrelsens kalkyl. Byggnadskostnaderna kompenseras nämligen — som nyss sagts — till viss del av den materiel, som blir disponibel för användning delvis på den nya bandelen och delvis på annat håll vid nedläggandet av hela eller viss del av den gamla banan. Vidare slipper man ifrån den dubbling av vissa lönekostnader och andra driftkostnader, som belastar järnvägsstyrelsens kalkyl, i vilken man — som redan nämnts — utgått ifrån att den gamla banan skulle bibehållas även efter den nya järnvägens tillkomst.

Järnvägsstyrelsen har avstyrkt byggandet av den ifrågasatta järnvägs- linjen oavsett om det skulle gälla en kustbana till Kalix eller en sidobana Morjärv—Kalix. Om statsmakterna likväl skulle finna en järnväg behöf- lig, har järnvägsstyrelsen hemställt, att investeringsmedel måtte anvisas på sådant sätt, att de ej påverka statens järnvägars räntepliktiga kapital samt att statens järnvägar beredes årlig gottgörelse för de driftsförluster, som enligt järnvägsstyrelsens kalkyl väntas komma att uppstå på denna linje.

Som affärsdrivande verk måste självfallet järnvägsstyrelsen se till att statens järnvägar drivas affärsmässigt. När statsmakterna ha att ta ställ- ning till ett sådant projekt, som här diskuteras, kan det emellertid visa sig nödvändigt att bedöma behovet av en järnvägslinje även ur andra syn- punkter än dem, som kommit till uttryck i järnvägsstyrelsens yttrande. För statsmakterna kan nämligen icke statens järnvägars bokföringsmässiga redovisning av varje särskild bansträckas räntabilitet vara avgörande. Re- gering och riksdag måste nämligen även fråga sig, vilka nationalekonomis- ka fördelar som tillkomsten av en ny järnväg kan tänkas medföra, även om driftresultatet för statens järnvägars vidkommande skulle visa, att lin- jen icke är i affärsmässig bemärkelse lönsam. Om, mot förmodan, en järn- väg genom Norrbottens kustbygd icke skulle bli ekonomiskt självbärande, så ulesluter icke detta att en genom järnvägens tillkomst möjliggjord ökad

industrialisering av bygdens näringsliv och andra liknande »indirekta» fördelar måste tillmätas en sådan nationalekonomisk betydelse, att den mer än väl uppväger det eventuella underskott på järnvägen, som skulle kunna komma att redovisas i statens järnvägars bokslut. Det måste för övrigt anses mycket tveksamt, huruvida en enda bandel, som ingår i ett så omfattande kommunikationsnät som statens järnvägar, ur driftsekonomisk synpunkt skall betraktas som en enhet för sig och dess härighet bedömas uteslutande med hänsyn till det bokförda resultatet av trafiken inom bandelens egen begränsade sektor.

Enligt länsstyrelsens bestämda uppfattning kunna de fördelar, som ur allmänna samhällsekonomiska synpunkter skulle vinnas genom tillkomsten av en järnväg i denna del av länet, väntas bli så stora, att frågan icke kan få anses avförd från dagordningen i och med de av järnvägsstyrelsen anförda skälen mot att förverkliga detta projekt.

Den lösning, som länsstyrelsen här antytt, gör emellertid att de av Industribyrån och järnvägsstyrelsen verkställda utredningarna delvis måste kompletteras utifrån här berörda, delvis nya förutsättningar. Länsstyrelsens förslag innehåller synpunkter, som måste övervägas, likaväl som den nya linjesträckningen i detalj måste studeras och prövas. Länsstyrelsen anser därför att de nu föreliggande utredningarna bör bli föremål för en översyn genom en av Kungl. Maj:t särskilt utsedd kommitté. I denna bör ingå representanter för järnvägsstyrelsen, Norrbottens läns landstings näringskommitté, de berörda kommunerna och AB Statens Skogsindustrier. Länsstyrelsen får sålunda i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t måtte besluta att för en sådan utredning tillkalla särskilda sakkunniga och att utredningen måtte bedrivas med största möjliga skyndsamhet.

Visst samråd har i ärendet förekommit med Norrbottens läns landstings näringskommitté.

Ärendet har handlagts av undertecknade, landshövding och landssekreterare.

Luleå i landskansliet den 24 april 1954.

Underdånigst

FOLKE THUNBORG.

MÅRTEN STIERNSTRÖM.