

## Nr 693

Av herrar Holmberg och Hagberg, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 102, angående anläggande av ett gods-spår Morjärv—Karlsborgs bruk.

Det nu framlagda förslaget om ett järnvägsbygge i Norrbottens kustland innebär ett visst framsteg för befolkningens mångåriga bemödanden att få till stånd en förbättring av kustbygdens kommunikationer. Befolkningens krav därom har framförts i riksdagen vid upprepade tillfällen av arbetarepartiernas representanter. Länsstyrelsen i Norrbotten samt landstinget och kustbygdskommunerna har också nedlagt stor möda och betydande kostnader för utredningsarbete, uppvaktningar och andra åtgärder för att få ett järnvägsbygge till stånd.

Framstötarna från Norrbotten har emellertid gällt en verklig kustbana, i första hand från Luleå till Haparanda. Endast en sådan kan bäst tillgodose befolkningens behov.

Även tidigare har de militära myndigheterna utövat stort inflytande på avgöranden, som gällt Norrbottens kommunikationer. Så långt saken kan bedömas av utomstående har denna militära inblandning haft en mycket skadlig effekt ur många olika synpunkter, inte minst med hänsyn till näringslivets behov. Det förefaller sålunda uteslutet, att den nuvarande järnvägen genom östra Norrbotten skulle ha fått en sådan sträckning som den nu har, om inte de militära myndigheternas krav hade tillmätts en avgörande betydelse. Även beslut i fråga om brobyggen och landsvägsanläggningar i Norrbotten har ofta utformats på ett orimligt sätt, och den förklaring som brukat antydast för dem som frågar är, att dessa underliga arrangemang beror på »militära överväganden». Resultatet har ofta blivit att de kommunikationsprojekt, som genomgått en sådan »militär revision», dragit större kostnader än som eljest skulle ha varit nödvändigt, och i flera fall har man efter någon tid fått göra om det hela i enlighet med de ursprungliga planerna.

Det finns grund för farhågor att även det nya järnvägsbygget i Norrbotten har påverkats oförmånligt av militära intressen. Om det skulle gå helt efter försvarsstabens önskningsar blev det över huvud taget inte något järnvägsbygge; försvarsstaben har ju nämligen avstyrkt båda de föreliggande alternativen. Men in i det sista kommer militären tydligen att få möjlighet att påverka behandlingen av denna fråga på ett sätt, som helt undandrar sig allmänhetens kontroll. Detta framgår bl. a. därav, att försvarsstabens yttrande och en skrivelse från länsstyrelsen i Norrbotten ansetts vara av sådan natur »att en redogörelse härutinnan icke bör lämnas

till statsrådsprotokollet». Även nu skall alltså bedömningen av järnvägens sträckning ske under påverkan av en liten grupp med hemligstämpeln som skydd för svaga argument, eller i varje fall argument som riksdagen och allmänheten icke får tillfälle att pröva i jämförelse med andra synpunkter.

Redan genom regeringens förslag blir militärens krav i viss mån des-avuerade. På en del av den föreslagna sträckan blir det en kustbana, och det föreslagna alternativet har regeringen motiverat med att det till skillnad från Vitvattenprojektet »framdeles kan inordnas i en eventuell kustbana Luleå—Haparanda».

Om det sistnämnda inte bara är en tom fras, som användes för att dämpa opinionen i Töre, Råneå och Nederluleå kommuner, som fått sina förhoppningar om en järnväg grusade genom regeringens förslag, så måste det innebära, att även regeringen anser — i varje fall för en situation »framdeles» — att man inte kan tillmäta militärens invändningar någon nämnvärd betydelse. Under sådana förhållanden blir det obegripligt, varför regeringen ändå stannar för ett projekt, som i längden måste bli mycket dyrare än en järnväg, som redan från början planeras som en verklig kustbana.

Gentemot strikt »affärsmässiga» och militära synpunkter har även departementschefen anfört, att man måste väga sådana argument mot de allmänt samhällsekonomiska. Detta kan inte understrykas nog starkt. Den bygd som berörs av kustbanan tillhör Norrbottens mest tätbefolkade kommuner. Trots statsmakternas betydande ingripanden för att stimulera den ekonomiska verksamheten i denna bygd dras den fortfarande med stora svårigheter, som ofta tar formen av omfattande arbetslöshet. Framför allt i Töre och Råneå kommuner har näringslivet även under de senaste åren präglats av depression. Detta har som bekant föranlett statsmakterna att tillsätta den s. k. Töreutredningen. De förhoppningar befolkningen — och tydligen även utredningsmännen själva — knutit till densamma har i hög grad också grundats på det länge förebådade kustbanebygget, som ansetts vara en avgörande förutsättning för en reindustrialisering i Töre kommun.

Med åberopande av vad sålunda anförts föreslår vi,

att ett godsspår anlägges på sträckan Luleå—Råneå—Töre—Kalix—Karlsborgs bruk,

att, på det sätt som föreslagits i Kungl. Maj:ts proposition nr 102, första etappen av anläggningen utföres på sträckan Karlsborgs bruk—Kosjärv, samt

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om detaljerat förslag snarast för fortsättningen av banbygget från Kosjärv till Luleå.

Stockholm den 4 april 1956

*Helmer Holmberg*

*H. Hagberg*