

## **Nr 102**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anläggande av ett godsspår Morjärv—Karlsborgs bruk; given Stockholms slott den 2 mars 1956.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## **GUSTAF ADOLF**

*Sven Andersson*

---

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen hemställes om riksdagens bemyndigande att anlägga ett godsspår på sträckan Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborgs bruk. Kostnaderna härför, som vid 1955 års pridförhållanden beräknas till 24,9 milj. kr., förutsättes skola täckas på sådant sätt, att statens järnvägars räntepliktiga kapital icke ökas. I urvalsmaterialet för investeringsreserven har projektet intagits till en kostnad av 2 milj. kr. för budgetåret 1956/57.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 2 mars 1956.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LINDHOLM.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, social- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson.

I skrivelse den 17 januari 1956 har *järnvägsstyrelsen* uppgivit, att i förslaget till investeringsreserv för budgetåret 1956/57 intagits bl. a. arbeten för anläggning av industrispår till Husum i Västernorrlands län och till Karlsborg i Norrbottens län, därvid för ettvarvt av projekten tagits upp ett belopp av 2 milj. kr. Styrelsen lämnar i sagda skrivelse en närmare redogörelse för dessa järnvägslinjer, vilka enligt styrelsens uppfattning bör byggas på sådant sätt, att de framdeles kan ingå i det allmänna järnvägsnätet.

Under erinran om att förslaget till investeringsreserv tidigare denna dag anmälts, anhåller jag att nu få taga upp förevarande ärende till särskild behandling. I fråga om järnvägslinjen till Husum är jag emellertid icke beredd att framlägga något förslag. Jag inskränker därför min redogörelse till att gälla godsspåret till Karlsborgs bruk. Innan jag går in på järnvägsstyrelsens nu aktuella skrivelse, vill jag i korthet redogöra för en tidigare utredning rörande en järnvägslinje i ifrågavarande trakter.

**Tidigare utredning i frågan**

Genom beslut den 25 juli 1947 anbefalldes Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att, med beaktande jämväl av näringsgeografiska och järnvägsekonomiska synpunkter, verkställa utredning rörande möjligheterna att anlägga järnvägslinje förbindande Kalix municipalsamhälle i Norrbottens län med statsbanenätet samt att till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag, vartill utredningen kunde giva anledning. Den begärda utredningen, som överlämnades av järnvägsstyrelsen den 4 november 1952, utfördes i nära anslutning till en av AB Industribyrå i Stockholm på uppdrag av Nederkalix, Töre, Råneå och Nederluleå kommuner ävensom AB Statens skogs-

industrier verkställd undersökning angående behovet av och de ekonomiska förutsättningarna för järnvägsförbindelse mellan Luleå och Kalix med därifrån utgående förbindelsespår till Kalix hamn och Karlsborgsverken.

Järnvägsstyrelsen har i sin utredning undersökt tre alternativa sträckningar för en järnvägslinje till Kalix, nämligen dels en kustbana Luleå—Kalix, dels en sidobana Morjärv—Kalix öster om Kalix älv, dels ock en sidobana Morjärv—Kalix väster om samma älv, i samtliga alternativ även för det fall, att respektive linjer utföres enbart för godstrafik. Undersökningen har jämväl omfattat anordnande av industrispår från nyssnämnda banor till Karlsborg, Törefors och Mjöfjärden.

Anläggningskostnaderna för de tre huvudalternativen — inberäknat erforderliga industrispår men fränsett rullande materiel — beräknades vid 1952 års prisnivå uppgå till följande belopp i runda tal.

	Om huvudspåret bygges för:	
	person- och godstrafik	endast godstrafik
	milj. kr.	
Kustbana .....	44	34
Sidobana öster om Kalix älv .....	16	14
Sidobana väster om Kalix älv .....	24	21

Driftkalkyler har därjämte upprättats för alternativen kustbana och sidobana väster om älven. Resultatet av dessa beräkningar framgår av följande sammanställning:

	Kustbana 1 000-tal kr.	Sidobana 1 000-tal kr.
Person- och godstrafik:		
Intäkter .....	1 610	1 140
Driftkostnader exkl. ränta .....	2 674	1 538
Driftunderskott	1 064	398
Endast godstrafik:		
Intäkter .....	1 280	1 020
Driftkostnader exkl. ränta .....	1 801	1 048
Driftunderskott	521	28

Om även räntekostnad, beräknad efter 4 % räntefot, medtages i kalkylerna, blir underskottet i de fyra angivna alternativen följande:

	Kustbana 1 000-tal kr.	Sidobana 1 000-tal kr.
Person- och godstrafik .....	2 791	1 240
Endast godstrafik .....	1 870	724

Med hänsyn till utredningsresultatet ansåg sig styrelsen, ehuru väl in-seende betydelsen av goda kommunikationer för kommunerna och indu-striföretagen i berörda område, icke kunna tillstyrka en järnvägslinje till Kalix, vare sig linjen byggdes såsom kustbana Luleå—Kalix eller såsom sidobana Morjärv—Kalix.

Därest statsmakterna i allt fall funne en järnvägslinje till Kalix be-hövlig och beslutade, att den skulle komma till utförande, nödgades sty-relsen med hänsyn till återverkningarna på statens järnvägars mycket an-strängda ekonomiska läge påyrka, att härför erforderliga investerings-medel anvisades på sådant sätt, att de ej påverkade statens järnvägars räntepliktiga kapital, samt att statens järnvägar bereddes årlig gottgörelse för de driftförluster, som komme att uppstå genom linjen i fråga.

Över utredningarna inhämtades yttranden från länsstyrelsen i Norrbottens län och AB Statens skogsindustrier.

Länsstyrelsen anförde, att enligt dess uppfattning de fördelar, som ur allmänna samhällsekonomiska synpunkter skulle vinnas genom tillkoms-ten av en järnväg i denna del av länet, kunde väntas bli så stora, att frå-gan icke kunde få anses avförd från dagordningen i och med de av järn-vägsstyrelsen anförda skälen mot att förverkliga detta projekt. Länssty-relsen framhöll därutöver, att de nu föreliggande utredningarna — bl. a. med hänsyn till frågan huruvida en kustbana Luleå—Haparanda skulle kunna drivas ekonomiskt jämsides med linjen Boden—Karungi — borde bli föremål för en särskild översyn.

AB Statens skogsindustrier tillstyrkte anläggandet av en järnväg till Karlsborgsverken. För bolagets del vore det av underordnad betydelse, vilket av de tre alternativa förslagen till sträckning av järnvägen, som komme till utförande.

### Järnvägsstyrelsens redogörelse

*Allmänna synpunkter.* Järnvägsstyrelsen framhåller i föreliggande skri-velse, att under senare år verkställda utredningar och i annat samman-hang gjorda kalkyler genomgående utvisat, att anläggande av nya järn-vägslinjer i Norrlands kustland icke kan anses järnvägsekonomiskt moti-verat. Räntabiliteten har nämligen, där den överhuvudtaget kunnat på-visas, varit låg, även med hänsyn tagen till den trafikökning, som sanno-liket kan påräknas om en järnväg kommer till stånd. I fråga om de stora banprojekten har någon förändring icke inträtt, som kan föranleda sty-relsen att frångå sitt tidigare ställningstagande.

När styrelsen nu återkommer till nybyggnadsfrågan gäller denna — så-vitt nu är i fråga — ett till omfattningen mera begränsat projekt, näm-ligen möjligheterna och förutsättningarna att anlägga spårförbindelse i någon form till Karlsborgs bruk. Tanken har därvid varit, att en spår-

förbindelse för att tillgodose enbart eller huvudsakligen de största industriföretagens behov av järnvägstransporter borde kunna åstadkommas med en avsevärt mindre kapitalinsats och till betydligt lägre driftkostnader samt med bättre ekonomiskt resultat än de tidigare mera vittsyftande järnvägsprojekten. En järnväg för allmän person- och godstrafik ställer helt andra och större krav i såväl konstruktions- som bemanningshänseende än en spårförbindelse av godsspårkaraktär. Av avgörande betydelse är vidare, att den ifrågasatta lösningen medför en betydande reduktion av den erforderliga spårlängden, enär ifrågavarande spår endast behöver anslutas till det befintliga järnvägssystemet i huvudtransportriktningen.

Den närmast berörda industrien, AB Statens skogsindustriers anläggningar i Karlsborgs bruk (sågverk, sulfatfabrik och pappersbruk), har ökat eller kan i olika etapper förväntas öka sin produktion och kräver därigenom större kvantiteter råvaror och förnödenheter. Genom förädling av cellulosan, såsom blekning och papperstillverkning, samt genom tillvaratagande av biprodukter och omvandling av dessa till kemiskt-tekniska produkter inriktas produktionen i större omfattning än tidigare på hemmamarknaden och hänvisas därigenom i ökad grad till landtransporter.

På råvarusidan verkar även flera faktorer i riktning mot ökade landtransporter. Sågtimmer och massaved uttages numera i betydande omfattning även i områden, som har ett för flottning ogynnsamt läge. Även klenvirke, som icke lämpligen kan flottas, utnyttjas numera. Den förbättrade skogsvården leder till snabbare återväxt och därigenom till mera frodvuxet virke med hög sjunkningsprocent, varför älvsflottning blir dyrbar. Lövvirkets användning för cellulosatillverkning har skapat helt nya behov av landtransporter (björken går ej att flotta, aspen kan dock efter barkning flottas). Till allt detta kommer, att flottningskostnaderna stegrats förhållandevis mer än kostnaderna för landtransporter. I bivattendragen har flottningen på många håll nästan upphört, och på lång sikt räknar man med nedgång även i huvudflottlederna. Vattenregleringarna för kraftändamål försvåras och fördyras genom kravet på att flottning icke får omöjliggöras, vartill kommer att en del av vattentillgången genom flottningen icke kan utnyttjas för kraftalstring. Vidare måste flottningsvirke i stor utsträckning barkas före flottningen, vilket ställer sig dyrare än fabriksbarkning. Slutligen får företagen vidkännas ökade räntekostnader för flottningsvirke. De här uppräknade spörsmålen utredes för närvarande inom skogsnäringen i syfte att klarlägga förutsättningarna för och verkningarna av en övergång från flottning till landtransport.

Tendensen till ökade landtransporter motverkas emellertid, när det gäller virkets transport längs med kusten, av havsflottningens ökade betydelse. Sedan år 1953 havsflottas även björkmassaved med framgång, även om dessa transporter ännu måste sägas vara på försöksstadiet. Av allt

att döma öppnar sig här stora möjligheter till virkestransporter på stora avstånd till priser utanför landtransportmedlens konkurrensförmåga.

*Anläggningskostnad och sträckning m. m.* Styrelsen har, som nämnts, ansett sig främst böra undersöka en spårförbindelse till Karlsborgs bruk. Med hänsyn till det i olika sammanhang framförda önskemålet att till ett dylikt spår anknyta även Törefors kom därvid i första hand i fråga en sidobana från Morjärv väster om Kalix älv över Kosjärv och Kalix till Karlsborgs bruk och med godsspår Kosjärv—Törefors. Då icke heller denna sidobana kunde anses utgöra den ur ekonomisk synpunkt fördelaktigaste lösningen av Karlsborgs bruks järnvägsfråga, har styrelsen undersökt även ett annat alternativ, nämligen ett godsspår Vitvattnet—Kalix—Karlsborgs bruk. Sistnämnda sträckning har stakats under hösten 1955. Sträckningarna framgår av en karta, som torde såsom bilaga få fogas till detta protokoll.

Godsspåret beräknas få en längd av 48,4 km i Morjärv-alternativet och 34,3 km i Vitvattnet-alternativet, varav 9,6 km utgör för båda alternativen gemensam sträcka Kalix—överlämningsbangården i Karlsborg.

Anläggningskostnaderna vid 1955 års prisnivå beräknas till 28,9 milj. kr. för ett spår Morjärv—Karlsborgs bruk med anslutningsspår till Törefors och 13,5 milj. kr. för ett spår Vitvattnet—Karlsborgs bruk, därav 4,5 milj. kr. för den gemensamma sträckan Kalix—Karlsborg.

Vid en jämförelse mellan de två alternativen är det av betydelse att fastslå, vilket önskemål, som är att betrakta som primärt, och som bestämmer den lägsta kostnad till vilken detta primära syfte kan tillgodoses. Sett ur järnvägsekonomisk synpunkt är det mest angeläget att åstadkomma en spårförbindelse till Karlsborgs bruk. Vid sådant förhållande blir den lägsta kapitalinvesteringen angivna 13,5 milj. kr. och merinvesteringen för att även ansluta Törefors (28,9—13,5) 15,4 milj. kr. Driftkostnaderna exklusive avskrivning blir jämväl högre för Morjärv-alternativet. Kapitaliseras även dessa merkostnader blir skillnaden mellan alternativen ännu större. För Karlsborgs bruk och Kalix skiljer sig alternativen genom en tämligen obetydlig total vägförlängning i Vitvattnet-alternativet för de dominerande järnvägstransporterna, medförande en beräknad ökning av totala järnvägsavgifterna med i genomsnitt 2 % i förhållande till Morjärv-alternativet. Vitvattnet-alternativet skiljer sig dock såtillvida från Morjärv-alternativet, att det i fråga om viss del av sträckningen, nämligen Kalix—Vitvattnet, ej framdeles kan inordnas i en eventuell kustbana Luleå—Haparanda. Där- emot kan Morjärv-alternativets delar Töre—Kosjärv—Kalix helt ingå i kustbanan, liksom bägge alternativens delar Kalix—Karlsborg jämte anknytningsspåret Karlsborg—Karlsborgs bruk. Morjärv-alternativets del Kosjärv—Morjärv får därvidlag endast betydelse om samtidigt nuvarande bana Boden—Morjärv—Karungi kan nedläggas, då delen Kosjärv—Morjärv blir Morjärvs och övre Kalixbygdens anknytning till kustbanan.

Avgörande för godsspårets driftekonomi blir vilka transportuppdrag, som kan erhållas från Aktiebolaget Statens skogsindustrier, samt vilka särskilda bidrag till spåret bolaget vill lämna utöver vanliga kommersiella järnvägsfrakter.

Det ställer sig synnerligen svårt att få ett fast grepp om vilka transporter som kan påräknas, enär realiserandet av en förväntning om viss transportvolym vilar på ett flertal mer eller mindre osäkra förutsättningar. Styrelsen har därför på grundval av uppgifter om nuvarande och förväntad produktion, råvarubehov och konkurrensförhållanden järnväg—bil måst uppskatta trafikvolymen. Därvidlag har räknats med tre olika trafiknivåer, av vilka i fråga om rundvirke trafikvolym 1 nära sammanfaller med den trafik, statens järnvägar enligt bolagets uttalande borde kunna påräkna, om spåret redan funnes, trafikvolym 2 förhållandena efter sulfatfabrikens utvidgning år 1957 med ytterligare en sektion till sammanlagt 125 000 ton samt trafikvolym 3 den trafik, som skulle kunna påräknas vid sistnämnda produktionsnivå, om flottningsvirkets andel nedginge med 10 % i förhållande till trafikvolym 2 och gåve upphov till motsvarande ökning av landtransporterna. En på grundval härav upprättad driftkalkyl får följande utseende, varvid merintäkter respektive merkostnader innefattar såväl godsspåret som motsvarande förändringar på befintligt järnvägsnät samt i fråga om godsspårets merkostnader jämväl avsättning till förnyelse på längre sikt. Beloppen avser 1 000-tal kr.

	Morjärv— Karlsborgs bruk			Vitvattnet— Karlsborgs bruk		
	Trafik- volym 1	Trafik- volym 2	Trafik- volym 3	Trafik- volym 1	Trafik- volym 2	Trafik- volym 3
Merintäkter .....	1 260	1 800	2 340	1 220	1 740	2 260
Merkostnader .....	1 500	1 870	2 250	1 250	1 620	2 000
Driftöverskott .....	— 240	— 70	90	— 30	120	260
Räntekrav (4½ %) ...	1 300	1 300	1 300	610	610	610

Från Törefors aktiebolag, som för närvarande har synnerligen små om ens några transporter över järnvägsstation, har med hänsyn till rådande osivshet om den framtida utvecklingen av skogsindustrien i Törefors i kalkylen icke räknats med några merintäkter och däremot svarande merkostnader. Därest det av Töreutredningen framlagda förslaget om anläggande av fabrik för tillverkning av 10 000 ton porös wallboard per år skulle realiseras, och vissa transporter utöver de för Töre i tabellen medräknade transportererna därigenom kunde påräknas, förbättras Morjärvalternativets driftresultat möjligen med 50 000—100 000 kr. per år.

Av kalkylen framgår, att med enbart sedvanliga järnvägsfrakter intet av alternativen är järnvägsekonomiskt motiverat. Vitvattnet-alternativet skulle enligt kalkylen täcka cirka 20 % av räntekostnaderna vid trafikvolym

2 och cirka 40 % vid trafikvolym 3, medan Morjärv-alternativet lämnar ett mycket obetydligt dylikt bidrag först vid trafikvolym 3.

Enär anläggandet av ett godsspår kan förväntas medföra en avsevärd sänkning av Aktiebolaget Statens skogsindustriers kostnader för vissa transporter till och från Karlsborgsindustrierna, har styrelsen ansett skäligt, att bolaget i en eller annan form bidrager till anläggningskostnaderna. Bolaget har dock ställt sig helt avvisande till tanken på dylikt bidrag.

Däremot har bolaget ställt i utsikt att för en 10-årsperiod efter spårets idrifttagande garantera en viss årlig transportkvantitet eller, i händelse denna icke skulle uppnås, erlägga bidrag till täckning av driftkostnaderna i proportion till den viktmängd, varmed den garanterade kvantiteten underskrides. Storleken av den garantikvantitet, som därvid diskuterats, tyder emellertid på att trafikvolym 2 sannolikt icke kommer att nämnvärt överskridas under 10-årsperioden.

Med avseende på det ekonomiska utfallet av industrispårets drift skulle garantiavtalet innebära att statens järnvägar i Vitvattnet-alternativet — med undantag för det fall, att transportmängden skulle bli mindre än trafikvolym 1 under de första åren efter spårets idrifttagande — nått och jämnt erhåller täckning av driftkostnaderna (inklusive förnyelsekostnaderna). I Morjärv-alternativet skulle de i driftkalkyler för trafikvolymerna 1 och 2 angiva driftunderskotten endast obetydligt decimeras. Detta alternativ ställer sig sålunda företagsekonomiskt sett avgjort sämre än Vitvattnet-alternativet, även under förutsättning av att ifrågavarande garantiavtal skulle träda i kraft.

Av det sagda är det uppenbart att Karlsborgsförbindelsen för närvarande icke har något järnvägsekonomiskt intresse. Styrelsen vet emellertid, att spåranläggningen, bl. a. av arbetsmarknadsskäl, tillmätas ett betydande samhällsekonomiskt värde, och vill därför icke motsätta sig dess utförande, om den i övrigt befinnes lämplig.

Styrelsen förutsätter härvid, att hela det erforderliga investeringsbeloppet anvisas på sådant sätt, att statens järnvägars räntepliktiga kapital icke ökas och att statens järnvägars ordinarie investeringsram icke därigenom inskränkes. Styrelsen förutsätter vidare, att, om Morjärv-alternativet skulle realiserats, frågan om avsättning till eventuell förnyelse får upptagas till särskild behandling vid senare tillfälle.

Anläggningen bör rubriceras som järnväg upplåten för allmän vagns-lastgodstrafik.

### Remissyttranden

Över järnvägsstyrelsens skrivelse har — såvitt nu är i fråga — yttranden avgivits av chefen för försvarsstaben, arbetsmarknadsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen i Norrbottens län — efter hö-



rande av länsarbetsnämnden i Norrbottens län samt kommunerna Råneå, Töre och Nederkalix — 1953 års trafikutredning, Sveriges industriförbund och Aktiebolaget Statens skogsindustrier.

Med hänsyn till att arbetslösheten i Norrbottens län även under de senaste åren varit stor i förhållande till tillgången på angelägna och ur sysselsättningssynpunkt lämpliga arbetsföretag, anser *arbetsmarknadsstyrelsen* det vara av stort värde ur beredskapssynpunkt att ha tillgång till ett planerat arbetsobjekt som den föreslagna järnvägsanläggningen. Hänsyn bör härvid tagas även till det förhållandet, att ökade sysselsättningsmöjligheter skulle skapas i skogsavverkningen, därest genom järnvägens anläggande nya möjligheter uppstår att tillvarata icke flottningsbart virke. För Morjärv-alternativet talar främst, att detta alternativ berör flera bebyggda orter och att möjlighet finns att lätt ansluta ett spår till Töre. Å andra sidan bör i fråga om Vitvattnet-alternativet inte bortses från att anläggningskostnaderna är lägre och att företaget bör kunna utföras och färdigställas på kortare tid än Morjärv-alternativet och sålunda tidigare komma produktionen tillgodo.

*Länsstyrelsen i Norrbottens län* framhåller, att, även om det varit lämpligt, att en utredning gjorts om järnvägsförbindelsernas ordnande i hela kustlandet norr om Bottniska viken, det vore beklagligt, om projektets förverkligande ytterligare skulle fördröjas. Råvaruförsörjningen för skogsindustrien — i dessa trakter främst Karlsborgs bruk — har under senare år blivit beroende av ett ökat behov av landtransporter. Nödvändigheten att ta i anspråk icke flottningsbart virke i helt annan omfattning än tidigare och att exploatera virkeslokaler, som icke ligger särskilt väl till för att timret skall kunna forslas till flottled utan omständliga och kostsamma mellantransporter, har aktualiserat detta behov. För länets skogsvård och för den skogsindustriella produktionens utveckling är det av utomordentligt stor betydelse att skapa den transportapparat, som är erforderlig för att denna utveckling skall kunna ha sin gång. En järnvägsförbindelse, som kan tillgodose de för Karlsborgs bruk och Törebygden nu mest trängande transportbehoven, skulle utgöra en så påtaglig fördel, att företaget bör komma till utförande. Övervägande skäl synes härvid tala för att Morjärv-alternativet är den bästa lösningen. Detta alternativ kan nämligen dels i betydande utsträckning ingå som en del i en kustjärnväg, dels möjliggöra anslutningsförbindelse till Töre och Törefors, dels och möjliggöra lägre fraktkostnader.

Byggnadsföretaget skulle få en utomordentlig betydelse som sysselsättningsreserv inom ett område med tidvis kännbar arbetslöshet. Härtill kommer att även på längre sikt anläggandet av spåret kan beräknas bidra till ökad sysselsättning genom att möjliggöra byggandet av nya industrier med stora transportbehov. Det är nämligen inte i längden möjligt att upphålla sysselsättningen enbart genom bestående industrier. Man

måste därför för att motverka en eljest ofrånkomlig och kännbar utflyttning från dessa bygder försöka stimulera etablerandet av andra företag, framför allt då manufakturindustrien, som bygger på råvaror och halvfabrikat från bl. a. Norrbottens järnverk. För att kunna förverkliga en sådan målsättning bör givetvis en blivande spårförbindelse sträckas genom en bygd, där möjligheterna till en sådan industrilokalisering måste ha de största förutsättningarna. Ur denna synpunkt är Morjärv-alternativet det enda tänkbara, då banan från Kalix till Brattlandet kommer att gå norr om Kalix älv genom förhållandevis tätbebyggda trakter. En järnväg från Kalix till Vitvattnet skulle däremot knappast beröra någon för tillkomsten av nya företag mera attraktiv bebyggelse.

Beträffande ett anslutningsspår till Törefors, tangerande Töre med dess under år 1955 utbyggda hamn, framhålles, att ett sådant är ett vitalt intresse för denna bygd, om en reindustrialisering av någon nämnvärd omfattning och avseende även en »tyngre» produktion skall kunna komma till stånd.

Enligt länsstyrelsens uppfattning torde därför järnvägens tillkomst böra tillmätas en sådan nationalekonomisk betydelse, att den mer än väl uppväger det eventuella underskott på järnvägen, som skulle komma att redovisas i statens järnvägars bokslut.

Länsstyrelsen förordar sålunda anläggande av ett industrispår Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborgs bruk med anslutningsspår till Törefors.

Länsarbetsnämnden i Norrbottens län, Töre, Nederkalix och Råneå kommuner har samtliga — även Råneå kommun, då det gäller valet mellan Vitvattnet- och Morjärv-alternativen — förordat en järnvägsförbindelse med samma sträckning som den av länsstyrelsen i Norrbottens län angivna.

Aktiebolaget Statens skogsindustrier uppger, att transportbehovet till Karlsborgs bruk nu huvudsakligen ligger på rundvirkestillförseln. Den totala råvaruförbrukningen i nuvarande utbyggnadsskick uppgår till 750 000 frakton per år. Härigenom torde förutsättningar för en nöjaktig transportvolym respektive lönsamhet framöver vara relativt goda, därest järnvägstransporter överhuvudtaget kan antagas konkurrera med vatten- och biltransporter. Likaså torde transportvolymen av industriprodukter från Karlsborgs bruk, sedan den totala produktionsvolymen kommit upp till 185 000 frakton, erbjuda goda möjligheter för ett effektivt transportföretag.

Med hänsyn till den konkurrens, som framdeles kommer att bli oundviklig mellan å ena sidan järnvägen och å andra sidan lastbilägarnas organisationer om transporttillfällena, synes det angeläget, att banan i möjligaste mån får sin sträckning i huvudtransportriktningen. Ur bolagets synpunkt är därför sträckningen Morjärv—Kosjärv—Karlsborgsverken att föredraga, då denna sträckning från Morjärv räknat blir omkring 14 km

kortare än sträckningen över Vitvattnet. Vitvattnet-alternativet skulle på grund av den längre transportvägen medföra en i genomsnitt 2 % högre fraktkostnad än Morjärv-alternativet. På grund härav tillstyrker bolaget, att industrispår anlägges på sträckan Morjärv—Kosjärv—Karlsborgs bruk. Däremot är anläggningen av ett sådant spår å sträckan Kosjärv—Törefors f. n. icke aktuell för bolaget.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhåller, att den nu ifrågasatta järnvägsanläggningen icke har betydelse för vägplaneringen inom det berörda området, vare sig i fråga om vägföretagens tekniska utformning eller tidpunkten för arbetenas utförande. I de berörda trakterna finns inom vägbyggnadsverksamheten arbetsobjekt av betydande storleksordning, vilka kan förberedas och igångsättas, om så påfordras av arbetsmarknadsskäl.

*1953 års trafikutredning* har bedömt förslaget ur allmänna trafikpolitiska synpunkter. Härvid har trafikutredningen i likhet med järnvägsstyrelsen funnit den ekonomiska utredningen ge vid handen, att intet av projekten kan förordas såsom en vanlig järnvägsekonomisk investering och att ej heller trafikpolitiska skäl i övrigt synes tala för genomförandet av projektet i nuvarande läge. Tillgängliga investeringsresurser på trafikens område förslår f. n. ej för realiserandet av ett stort antal ur lönsamhetssynpunkt önskvärda investeringsobjekt.

Järnvägsprojektets relativa angelägenhetsgrad såsom sysselsättningsarbete har trafikutredningen icke kunnat uttala sig om, då någon jämförelse mellan järnvägsprojektet och sysselsättningsarbeten i form av vägbyggnad icke kunnat göras. Kalkyler har nämligen icke framlagts rörande de kostnader, som en avveckling av trafiken till och från Karlsborg genom en utbyggnad av landsvägsförbindelserna skulle draga. — En ledamot av utredningen har förklarat sig icke kunna biträda dess yttrande.

*Sveriges industriförbund* anser sig icke kunna tillstyrka järnvägsbyggnader, som skulle verka neddragande på statens järnvägars ekonomi.

*Chefen för försvarsstaben* har avstyrkt båda de alternativa förslagen.

Innehållet i sistnämnda yttrande liksom i en av länsstyrelsen i Norrbottens län avgiven särskild skrivelse är av den natur, att en redogörelse härutinnan icke bör lämnas till statsrådsprotokollet. Yttrandena torde få bringas till riksdagens kännedom genom att handlingarna i ärendet ställas till vederbörande utskotts förfogande.

### Departementschefen

Frågan om en järnvägsförbindelse i kustlandet mellan Luleå och Haparanda har gång efter annan aktualiserats. Härvid har särskilt uppmärksamhetsproblemet rörande anläggande av en järnväg till Kalix. Den 25 juli 1947 uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att verkställa utredning härom. Denna utredning, som av järnvägsstyrelsen överlämnades den 4 november 1952, har utförts i nära anslutning till en undersökning, som

närmast berörda kommuner, Nederluleå, Råneå, Töre och Nederkalix, ävensom Aktiebolaget Statens skogsindustrier låtit verkställa.

Såväl i nyssnämnda av järnvägsstyrelsen utförda som andra under senare år verkställda utredningar har visats vanskligheten av att i dagens läge anlägga nya för person- och godstrafik avsedda järnvägslinjer. Uppgjorda driftkalkyler ger nämligen genomgående vid handen, att de ifrågasatta företagen ur järnvägsekonomisk synpunkt är svagt motiverade.

I den nu föreliggande skrivelsen har järnvägsstyrelsen tagit upp till bedömning ett mindre kostnadskrävande projekt, nämligen byggande av ett godsspår till Aktiebolaget Statens skogsindustriers anläggningar vid Karlsborgs bruk. Styrelsen har härvid undersökt tvenne alternativa sträckningar, nämligen dels Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborgs bruk med anslutningsspår Kosjärv—Törefors, dels ock Vitvattnet—Kalix—Karlsborgs bruk. I det förstnämnda alternativet skulle godsspåret utan anslutningsspår få en längd av 48,4 km och i det senare 34,3 km, varav 9,6 km skulle utgöra för båda alternativen gemensam sträcka Kalix—Karlsborg. Anläggningskostnaden beräknas vid 1955 års prisnivå till 28,9 milj. kr. för Morjärv-alternativet och 13,5 milj. kr. för Vitvattnet-alternativet. Vid den mest sannolika godstransportmängd, som kan påräknas, om företaget kommer till utförande, skulle bortsett från räntekostnaden Morjärv-alternativet utvisa ett årligt driftunderskott av 70 000 kr. och Vitvattnet-alternativet ett driftöverskott om 120 000 kr. Morjärv-alternativets driftresultat skulle möjligen kunna förbättras med 50 000—100 000 kr. per år, därest det av Töreutredningen framlagda förslaget om anläggning av en wallboardfabrik i Törefors för en beräknad årsproduktion om 10 000 ton realiserades och vissa transporter utöver de i kalkylen medräknade därigenom kunde påräknas. Vid hänsynstagande till en företagsekonomisk förräntning av det nedlagda kapitalet skulle driftkalkylen i båda fallen uppvisa avsevärda årliga driftunderskott. Styrelsen finner därför intet av alternativen framstå såsom järnvägsekonomiskt motiverat men vill likväl icke motsätta sig, att ett godsspår till Karlsborgs bruk anlägges, om dess utförande anses påkallat exempelvis av arbetsmarknadsskäl. Därvid förutsätter styrelsen, att medel anvisas på sådant sätt, att statens järnvägars räntepliktiga kapital icke ökas. I sitt förslag till investeringsreserv för budgetåret 1956/57 har styrelsen tagit upp projektet till en kostnad av 2 milj. kr. för påbörjande av arbetena.

I remissyttrandena har länsstyrelsen i Norrbottens län, länsarbetsnämnden, kommunerna Råneå, Töre och Nederkalix samt Aktiebolaget Statens skogsindustrier förordat anläggandet av ett godsspår till Karlsborgs bruk med utgångspunkt från Morjärv. Länsstyrelsen har vid sitt ställningstagande fäst stor vikt vid företagets betydelse ur sysselsättningssynpunkt. Jämväl arbetsmarknadsstyrelsen har funnit projektet betydelsefullt ur denna synpunkt. Med hänsyn till de militära intressena har chefen för

försvarsstaben avstyrkt förslaget om anläggande av ett dylikt godsspår. Sveriges industriförbund har likaledes avstyrkt bifall till projektet.

Som bakgrund till de fortsatta bedömandena synes ifrågasättande byggs behov av järnvägstransporter något böra beröras.

Det för spåranläggningen närmast berörda företaget, Aktiebolaget Statens skogsindustrier, som i Karlsborgstrakten driver tre sågverk, en sulfatfabrik och ett pappersbruk, har beräknat hela behovet av transporter till Karlsborgs bruk till omkring 750 000 fraktton per år och från Karlsborgs bruk till omkring 185 000 fraktton per år. Huvudparten av bolagets transporter sker nu på vattenleder. Emellertid har landtransporterna alltmer börjat konkurrera med vattenledtransporterna, framförallt flottningen, och en ytterligare stegring av landtransporternas relativa andel av det totala transportbehovet är för framtiden sannolikt att emotse. Jag har under hand inhämtat, att bolaget vid förhandlingar med järnvägsstyrelsen varit villigt garantera järnvägstransporter till en kvantitet av 125 000 ton per år under de första fem åren efter spåranläggningens tillblivelse och 150 000 ton per år under följande femårsperiod.

Vid sidan av Karlsborgsverken förefinnes — framförallt i Kalix och Törefors — mindre industrier och företag, vilka har behov av järnvägstransporter. Sammanlagt torde denna transportvolym möjligen kunna uppskattas till något tiotusental ton.

Trots att sålunda behov av järnvägstransporter för förhållandevis stora godskvantiteter finns, ger intet av de undersökta alternativa fallen vid handen, att en godsspåranläggning i dagens läge är järnvägsekonomiskt berättigad. Ej ens om den i järnvägsstyrelsens driftkalkyl redovisade gynnsammaste transportvolymen, som av styrelsen bedömts som oviss, skulle uppnås, kommer Morjärv-alternativet att medge någon nämnvärd förräntning av det nedlagda kapitalet under det att Vitvattnet-alternativet skulle lämna en förräntning av omkring 1,9 %. Ett positivt ställningstagande till denna fråga måste därför motiveras av andra skäl än rent företagsekonomiska.

Härvid bör enligt min uppfattning de i denna landsända särskilt framträdande sysselsättningssvårigheterna tillmätas stor betydelse. Det konjunkturkänsliga, i hög grad på förädling av skogsprodukter inriktade näringslivet i Norrbottens län medför, att säsongarbetslösheten här är besvärande. Från statsmakternas sida har för motverkande av dessa ur sysselsättningssynpunkt ogynnsamma förhållanden under de senare åren beredskapsarbeten utförts i länet i betydande omfattning. Under budgetåren 1953/54 och 1954/55 utfördes enligt uppgift från länsarbetsnämnden i Norrbottens län sådana arbeten för omkring 20 milj. kr. per år. De kommuner, som i första hand beröres av det ifrågasatta järnvägsprojektet, nämligen Töre och Nederkalix, har sedan länge, vad arbetslöshet beträffar, varit bland de allra mest utsatta i landet. Enbart i dessa kommuner har under budgetåren

1952/53, 1953/54 och 1954/55 beslutats anläggningskostnader för beredskapsarbeten m. m. för 6,2, 6,7 resp. 4,1 milj. kr.

Vid bedömandet av projektet kommer därför de järnvägsekonomiska synpunkterna med kravet på en företagsekonomisk förräntning liksom även de militära önskemålen att få vägas mot de allmänt samhällsekonomiska. De, som jag nämnde, extrema sysselsättningssvårigheterna i de bygder, det här är fråga om, och de därav föranledda årliga bidragen från statsmakternas sida för att avhjälpa de största olägenheterna härav, föranleder enligt min mening, att det nu aktuella företaget får bedömas som ett sådant specialfall, att ett avsteg från principen om en företagsekonomisk förräntning kan anses försvarligt. Projektets utförande kommer nämligen att under anläggningstiden få en avsevärd betydelse som sysselsättningsobjekt och kan även för framtiden förväntas verka som ett incitament till en ökning av den industriella rörelsen och sålunda indirekt förbättra möjligheterna att uppehålla en jämnare sysselsättning i dessa bygder. Det samhällsekonomiska värdet härav tillmäter jag en sådan vikt, att hänsynen härtill får bli avgörande för mitt ställningstagande. Till denna min positiva inställning till projektet har inte minst bidragit, att företagets utförande kan ske som sysselsättningsarbete, vilket också medför att anvisade medel icke behöver belasta statens järnvägars räntepliktiga kapital. Vad beträffar de militära önskemålen har dessa ansetts böra stå tillbaka för de samhällsekonomiska. Jag tillstyrker därför, att ett godsspår anlägges till Karlsborgs bruk.

Jag övergår härefter till att behandla frågan om godsspårets sträckning.

Järnvägsstyrelsen har framhållit, att ur järnvägsekonomisk synpunkt sträckningen Vitvattnet—Karlsborgs bruk är det förmånligaste av de båda alternativen. Anläggningskostnaden är här avsevärt lägre och driftkalkylen visar ett ekonomiskt gynnsammare resultat. Av vad styrelsen i detta sammanhang anfört, framgår emellertid, att detta alternativ även har nackdelar i förhållande till Morjärv-alternativet. För Karlsborgs bruk och bygden kring Kalix kommer sträckningen över Vitvattnet att medföra en vägförlängning, som beräknas höja järnvägsavgifterna för dessa orter med i genomsnitt 2 %. Sträckningen över Vitvattnet möjliggör ej heller anslutning av ett godsspår till Törefors. Vid en eventuell framtida utbyggnad av en kustbana Luleå—Haparanda har Vitvattnet-alternativet även den nackdelen, att endast den för båda alternativen gemensamma sträckan Kalix—Karlsborgs bruk kan ingå i kustbanan under det att i Morjärv-alternativet därjämte hela sträckan Töre—Kosjärv—Kalix kan ingå i en sådan.

För egen del anser jag, att frågan om vilket alternativ, som bör väljas, i hög grad blir beroende av vilka mera långsiktiga verkningar spårets tillkomst kan beräknas få för näringslivet. Därest nya företag skulle komma

att tillföras bygden, framstår det som realistiskt att räkna med att dessa kommer att etableras i de trakter, som har det största befolkningsunderlaget och därför ur företagens synpunkt ter sig mest attraktiva. Sträckningen i Morjärv-alternativet har härvid den avsevärda fördelen, att den på hela sträckan utefter Kalixälven berör tätbebyggda trakter och även möjliggör anslutning till det folkrika området kring Törefors, under det att sträckningen i Vitvattnet-alternativet går fram genom glest befolkade bygder på sträckan Kalix—Vitvattnet. Det är i detta sammanhang ej heller oväsentligt, att transportererna från Kalix och Karlsborgs bruk kommer att ställa sig något billigare vid val av Morjärv-alternativet liksom även att vid sådana ändrade förhållanden, att en utbyggnad av en kustbana Luleå—Haparanda kan bli aktuell, en avsevärd del av sträckningen i detta alternativ kan ingå i en sådan kustbana. Med hänsyn till dessa på lång sikt verkande fördelar vid val av Morjärv-alternativet har jag stannat för att förordna detta trots dess i förhållande till Vitvattnet-alternativet högre anläggningskostnader och sämre driftresultat. Beträffande anslutningsspåret Kosjärv—Törefors, rörande vilket Aktiebolaget Statens skogsindustrier uttalat, att detsamma f. n. icke är aktuellt för bolaget, är jag nu icke beredd att framlägga förslag. Jag förordar därför, att godsspåret får sträckningen Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborgs bruk.

Anläggningskostnaden för ett godsspår Kosjärv—Törefors torde kunna uppskattas till i runt tal 4 milj. kr. Den totala anläggningskostnaden för den av mig förordade sträckningen skulle då uppgå till (28,9—4,0) 24,9 milj. kr. vid 1955 års prisnivå.

I sagda belopp ingår ej kostnad för marklösen. Jag förutsätter emellertid, att erforderlig mark för godsspåret — vilket, såsom järnvägsstyrelsen föreslagit, bör erhålla karaktären av en för allmän vagnslastgodstrafik öppen järnväg — i enlighet med gällande praxis ställes till förfogande av vederbörande kommuner samt eventuellt även landstinget utan kostnad för statsverket.

Som jag tidigare nämnt, synes icke det erforderliga investeringsbeloppet böra öka statens järnvägars räntepliktiga kapital. Jag förordar i anledning därav och med hänsyn till företagets betydelse ur sysselsättningssynpunkt, att kostnaderna för arbetets utförande skall finansieras av medel, som, därest arbetsmarknadsläget så påfordrar, kan komma att ställas till förfogande för bekämpande av arbetslöshet, varigenom statens järnvägars ordinarie investeringsram ej heller kommer att inskränkas. I enlighet härmed har jag tidigare denna dag tillstyrkt, att projektet till en kostnad av 2 milj. kr. tages in i urvalsmaterialet till investeringsreserven för budgetåret 1956/57.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

*Kungl. Maj:ts proposition nr 102 år 1956*

att ett godsspår må anläggas å sträckan Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborgs bruk.

Med bifall till denna av statrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtast till riksdagen.

Ur protokollet:

*Y. Westerberg*





Karta över föreslagna sträckningar av godsspår till Karlsborgs bruk.



föreslagna sträckning av godsspåren

