

## Nr 151

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anläggande av ett godsspår Morjärv—Karlsborgs bruk jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 102 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 2 mars 1956, föreslagit riksdagen medgiva, att ett godsspår må anläggas å sträckan Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborgs bruk.

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 ett industrispår till Karlsborg i Norrbottens län, därvid för projektet upptagits ett belopp av 2 milj. kr. Styrelsen lämnar i sagda skrivelse en närmare redogörelse för järnvägslinjen, vilken enligt styrelsens uppfattning bör byggas på sådant sätt, att den framdeles kan ingå i det allmänna järnvägsnätet.

Under hänvisning till att förslaget till investeringsreserv i annan ordning förelagts riksdagen har förenämnda ärende upptagits till behandling i propositionen.

Inledningsvis har i propositionen lämnats en kortfattad redogörelse för en tidigare utredning rörande en järnvägslinje i ifrågavarande trakter. I denna del torde få hänvisas till propositionen (s. 2—4).

Järnvägsstyrelsen framhåller i förutberörda skrivelse, att under senare år verkställda utredningar och i annat sammanhang gjorda kalkyler genomgående utvisat, att anläggande av nya järnvägslinjer i Norrlands kustland icke kan anses järnvägsekonomiskt motiverat. Räntabiliteten har nämligen, där den över huvud taget kunnat påvisas, varit låg, även med hänsyn tagen till den trafikökning, som sannolikt kan påräknas om en järnväg kommer till stånd. I fråga om de stora banprojekten har någon förändring icke inträtt, som kan föranleda styrelsen att frångå sitt tidigare ställningstagande.

När styrelsen nu återkommer till nybyggnadsfrågan gäller denna — såvitt nu är i fråga — ett till omfattningen mera begränsat projekt, nämligen

möjligheterna och förutsättningarna att anlägga spårförbindelse i någon form till Karlsborgs bruk. Tanken har därvid varit, att en spårförbindelse för att tillgodose enbart eller huvudsakligen de största industriföretagens, främst AB Statens skogsindustriers, 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.

I fråga om det tänkta spårets sträckning och anläggningskostnad m. m. har styrelsen — med hänsyn till det i olika sammanhang framförda önskemålet att till ett dylikt spår anknyta även Törefors — i första hand undersökt en spårförbindelse 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 till propositionen fogad karta.

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. Vit-

vattnet-alternativet skiljer sig dock så till vida 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 kust- banan, liksom bägge alternativens delar Kalix—Karlsborg jämte anknyt- ningsspåret 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 anknnytning 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 trans- porter 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 trafik- nivåer. I propositionen har å s. 7 intagits en på grundval härav upp- rättad driftkalkyl, varvid merintäkter respektive merkostnader inne- fattar såväl godsspåret som motsvarande förändringar på befintligt järn- vägsnät samt i fråga om godsspårets merkostnader jämväl avsättning till förnyelse på längre sikt. Av kalkylen framgår, att med enbart sedvanliga järnvägsfrakter intet av alternativen är järnvägsekonomiskt motiverat. Vitvattnet-alternativet skulle enligt kalkylen täcka cirka 20 % av ränte- kostnaderna vid trafikvolym 2 och cirka 40 % vid trafikvolym 3, medan Morjärv-alternativet lämnar ett mycket obetydligt dylikt bidrag först vid trafikvolym 3.

Aktiebolaget Statens skogsindustrier, vilket avvisat tanken på att bidra till anläggningskostnaden, ehuru anläggandet av järnvägsspåret kan förväntas medföra en avsevärd sänkning av vissa av bolagets trans- portkostnader, har ställt i utsikt att för en 10-årsperiod efter spårets idrifttagande garantera en viss årlig transportkvantitet eller, i händelse denna icke skulle uppnås, erlagga bidrag till täckning av driftkostnaderna i proportion till den viktsmängd, varmed den garanterade kvantiteten underskrides.

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 — nätt och jämnt erhåller täckning av driftkostnaderna (inklusive förnyelsekostna- derna). 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, tillmätes 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 realiseras, frågan om avsättning till eventuell förnyelse får upptagas till särskild behandling vid senare tillfälle.

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

Över järnvägsstyrelsens skrivelse har — såvitt nu är i fråga — yttrandet avgivits av chefen för försvarsstaben, arbetsmarknadsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen i Norrbottens län — efter hörande av länsarbetsnämnden i Norrbottens län samt kommunerna Råneå, Töre och Nederkalix — 1953 års trafikutredning, Sveriges industriförbund och Aktiebolaget Statens skogsindustrier.

Länsstyrelsen i Norrbottens län, länsarbetsnämnden, kommunerna Råneå, Töre och Nederkalix samt Aktiebolaget Statens skogsindustrier har förordat anläggandet av ett godsspår till Karlsborgs bruk med utgångspunkt från Morjärv. Länsstyrelsen har vid sitt ställningstagande fäst stor vikt vid företagets betydelse ur sysselsättningsynpunkt. 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.

*Departementschefen* har till en början i korthet redogjort för järnvägsstyrelsens framställning och de däröver avgivna remissyttrandena. Som bakgrund till de fortsatta bedömandena har han därefter något berört ifrågavarande byggs behov av järnvägstransporter. Härutinnan anföres följande.

»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 sysselsättnings synpunkt 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 sysselsättningsvårigheterna i de bygder, det här är fråga om, och de därav föranledda årliga bidragen från statsmak-

ternas 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.»

Härefter har departementschefen övergått till att närmare diskutera 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 anført, 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 företagets 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 transporterna 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 sysselsättnings synpunkt, 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.»

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehått

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Grym m. fl.* (I: 510) och den andra inom andra kammaren av herr *Jansson i Kalix m. fl.* (II: 674), i vilka hemställts att riksdagen måtte besluta uppdraga åt Kungl. Maj:t att, därest arbetsmarknadsskäl därtill föranleda, igångsätta byggandet av ett industrispår Kosjärv—Törefors samt att i förevarande proposition angivet anslag uppräknas med 4 milj. kronor till 28,9 milj. kronor;

*dels ock* en inom andra kammaren av herrar *Holmberg och Hagberg*

väckt motion (II:693), i vilken hemställts att ett godsspår anläggas på sträckan Luleå—Råneå—Töre—Kalix—Karlsborgs bruk, att på det sätt som föreslagits i förevarande proposition 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.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionerna II:674 och II:693.

*Utskottet.* Mot slutet av år 1952 framlade järnvägsstyrelsen en på uppdrag av Kungl. Maj:t verkställd utredning rörande möjligheterna att anlägga en järnvägslinje förbindande Kalix municipalsamhälle med statsbanenätet. Med hänsyn till resultatet av utredningen ansåg sig styrelsen icke kunna tillstyrka en sådan järnvägslinje, vare sig den byggdes som kustbana Luleå—Kalix eller sidobana Morjärv—Kalix. Sedermera har styrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t emellertid uppgivit, att i förslaget till investeringsreserv för budgetåret 1956/57 bl. a. upptagits arbeten för anläggande av ett industrispår till Karlsborg. Styrelsen, som i skrivelsen framhållit att under senare år verkställda utredningar och kalkyler genomgående utvisat, att anläggandet av nya järnvägslinjer i Norrlands kustland icke kan anses järnvägsekonomiskt motiverat, har i anledning härav framlagt ett till omfattningen mera begränsat projekt, nämligen byggande av ett godsspår till Statens skogsindustriens anläggningar vid Karlsborgs bruk, varvid undersökts dels en sträckning Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborgs bruk med anslutningsspår Kosjärv—Törefors, dels ock en sträckning 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 enligt 1955 års prisnivå har beräknats till 28,9 milj. kr. resp. 13,5 milj. kr. Driftkostnaderna exklusive avskrivning bliva jämväl högre för Morjärv-alternativet. Vitvattnet-alternativet däremot beräknas till följd av den visserligen relativt obetydliga vägförlängningen för de dominerande järnvägstransporterna från Karlsborgs bruk och Kalix medföra en cirka tvåprocentig höjning av de totala järnvägsavgifterna för ifrågavarande transporter i förhållande till Morjärv-alternativet. Då vid hänsynstagande till en företagsekonomisk förräntning av det nedlagda kapitalet driftkalkylen i båda fallen skulle uppvisa avsevärda årliga driftunderskott, finner styrelsen intet av alternativen järnvägsekonomiskt motiverat. Därest ändock — av exempelvis arbetsmarknadsskäl — anläggandet av ett godsspår till Karlsborgs bruk anses böra komma till stånd, förutsätter styrelsen att medel anvisas på sådant sätt, att statens järnvägars räntepliktiga kapital icke ökas.

I avgivna utlåtanden över förslaget ha länsstyrelsen i Norrbottens län,



länsarbetsnämnden, kommunerna Råneå, Töre och Nederkalix samt AB Statens skogsindustrier förordat Morjärv-alternativet, medan chefen för försvarsstaben avstyrkt båda alternativen och Sveriges industriförbund förklarar sig icke kunna tillstyrka järnvägsbyggnader, som skulle verka neddragande på statens järnvägars ekonomi.

Enligt departementschefens mening böra vid ett bedömande av projektet de järnvägsekonomiska synpunkterna liksom de militära önskemålen få vägas mot de allmänt samhällsekonomiska. De stora sysselsättningssvårigheterna i berörda bygder och därav föranledda årliga bidrag från statsmakternas sida för att avhjälpa de största olägenheterna härav anses sålunda motivera projektets utförande. Beträffande det planerade godsspårets sträckning förordar departementschefen Morjärv-alternativet med hänsyn såväl till att detta på hela sträckan utefter Kalixälven berör mera tätbebyggda och ur industrilokaliseringssynpunkter lämpligare trakter än Vitvattnet-alternativet samt även möjliggör anslutning till det folkrika Töreforsområdet som till att en avsevärd del av sträckningen i detta alternativ kan ingå i en eventuell framtida kustbana Luleå—Haparanda. Anläggande av det ifrågasatta anslutningsspåret Kosjärv—Törefors förklarar sig departementschefen dock f. n. icke beredd att tillstyrka. Godsspåret skulle alltså få sträckningen Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborgs bruk. Då anläggningskostnaden för ett industrispår Kosjärv—Törefors uppskattas till i runt tal 4 milj. kr., skulle den totala anläggningskostnaden för den av departementschefen förordade sträckningen uppgå till (28,9 — 4,0) 24,9 milj. kr. vid 1955 års prisnivå. Härvid förutsattes att erforderlig mark i enlighet med gällande praxis ställes till förfogande av vederbörande kommuner samt eventuellt även landstinget utan kostnad för statsverket. Det förutsattes vidare att det erforderliga investeringsbeloppet icke får öka statens järnvägars räntepliktiga kapital, varför kostnaderna böra finansieras av medel som kunna komma att ställas till förfogande för bekämpande av arbetslöshet. Vid en sådan finansieringsmetod kommer ej heller statens järnvägars ordinarie investeringsram att påverkas. I enlighet med denna sin ståndpunkt har departementschefen i propositionen nr 95 till årets riksdag tillstyrkt, att projektet till en kostnad av 2 milj. kr. tages in i urvalsmaterialet till investeringsreserven för budgetåret 1956/57.

I anledning av Kungl. Maj:ts förslag ha i de båda likalydande motionerna I: 510 och II: 674 hemställts att riksdagen måtte uppdraga åt Kungl. Maj:t att, därest arbetsmarknadsskäl därtill föranleda, låta utföra även industrispåret Kosjärv—Törefors samt att det av departementschefen beräknade kostnadsbeloppet 24,9 milj. kr. uppräknas med 4 milj. kr. Vidare har i motionen II: 693 yrkats dels att ett godsspår anläggas på sträckan Luleå—Råneå—Töre—Kalix—Karlsborgs bruk, varvid första etappen skulle

utgöras av sträckan Karlsborgs bruk—Kosjärv, dels ock att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om detaljerat förslag snarast för fortsättningen av banbygget från Kosjärv till Luleå.

Även enligt utskottets mening synas i förevarande fall de järnvägs- och företagsekonomiska synpunkterna böra stå tillbaka för de samhällsekonomiska. Såsom departementschefen framhållit torde nämligen projektets utförande bl. a. komma att under anläggningstiden få en avsevärd betydelse som sysselsättningsobjekt samt för framtiden kunna förväntas verka som ett incitament till en ökning av den industriella verksamheten i berörda bygder och sålunda indirekt förbättra möjligheterna att uppehålla en jämnare sysselsättning därstädes. Utskottet tillstyrker därför att företaget må komma till utförande. Beträffande järnvägens sträckning torde det av såväl departementschefen som flertalet remissmyndigheter förordade Morjärv-alternativet böra väljas.

Vad beträffar det i motionerna I: 510 och II: 674 framförda yrkandet om en anslutningslinje till Törefors vill utskottet först erinra om att departementschefen icke funnit sig f. n. kunna förorda detsamma, enär spåret i fråga icke vore aktuellt för Statens skogsindustriers del. Enligt vad utskottet under hand erfarit torde detta förhållande sammanhänga med att driften vid bolagets wallboardfabrik f. n. ligger nere, vilket dock finge betraktas som ett tillfälligt arrangemang. Det synes också vara uppenbart, att frågan om den slutliga reindustrialiseringen i Törefors kommer att aktualiseras inom en icke alltför avlägsen framtid. En järnvägsförbindelse som knyter ihop Karlsborgs bruk och Törefors synes därvid kunna få stor betydelse för samverkan mellan bolagets olika industrier i kustbygden. I detta sammanhang må nämnas att den i Töre nyligen tillkomna järnmanufakturindustrin, Töreverket, till viss del hämtar sin råvara från Norrbottens järnverk och följaktligen har behov av en direkt förbindelse med stambanenätet. Utskottet, som avlagt ett besök i berörda bygder, har därvid också övertygats om att det överhuvudtaget är av betydelse att förenämnda industrispår kommer till stånd för såväl bibehållande och utvecklande av redan befintliga industriföretag som för uppkomsten av nya sådana. Detta synes vara så mycket mera angeläget som dessa trakter under senare år varit svårt utsatta ur arbetslöshetssynpunkt.

Den av utskottet sålunda intagna ståndpunkten kunde möjligen motivera att beslut redan nu fattades jämväl i frågan om utbyggnad av anslutningslinjen Kosjärv—Törefors. Med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen anfört rörande de ogynnsamma järnvägsekonomiska betingelserna för ytterligare utbyggnader av linjerna inom ifrågavarande område har utskottet dock icke ansett sig nu kunna tillstyrka att så sker. Enligt utskottets mening torde dock Kungl. Maj:t böra vara oförhindrad att — därest detta av såväl arbetsmarknadsskäl som förhållandena i övrigt befinnes påkallat — låta igångsätta byggandet av nämnda linje.

Vad åter beträffar det i motionen II: 693 framförda yrkandet att beslut fattas om anläggande av ett godsspår Kosjärv—Luleå måste enligt utskottets mening ett realiserande av ett sådant beslut medföra, att frågan om en ev. nedläggning av den nu befintliga järnvägslinjen Boden—Karungi kommer att aktualiseras. Med hänsyn bl. a. härtill liksom till samhälls-ekonomiska och andra synpunkter finner utskottet förslaget orealistiskt, varför ett förverkligande av detsamma icke bör ifrågakomma. Utskottet avstyrker sålunda bifall till motionen.

Vad departementschefen i övrigt anfört och förordat har ej heller givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Utskottet hemställer,

I. att riksdagen må besluta att godsspår må anläggas å sträckan Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborgs bruk;

II. att riksdagen må i anledning av motionerna I: 510 och II: 674 i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anfört rörande anslutningslinjen Kosjärv—Törefors;

III. att motionen II: 693 icke må bifallas av riksdagen.

Stockholm den 22 maj 1956

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit*  
från första kammaren: herrar Gustaf Karlsson, Leander, Näsgård, Näsström, Hesselbom, Pålsson, Gustaf Andersson, Sundelin, Einar Persson, Birger Andersson, Holmqvist, Rikard Svensson, Sunne, Aastrup och Arrhén;  
samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malm-  
borg i Skövde, Åkerström, Rubbestad, Hoppe, fröken Elmén, herrar Petter-  
son i Degerfors, Andersson i Mölndal, Johansson i Mysinge, Jansson i  
Kalix, Cassel, Löfroth, fröken Ager och herr Andreasson.

---