

## Motion

1981/82: 1860

Kerstin Nilsson m. fl.

### Upprustning av järnvägslinjen Boden–Haparanda–Övertorneå

Under 1970-talet och framför allt under dess senare hälft uppvisar godstrafiken på bandelen Haparanda–Boden en klar tendens: stabil ökning år för år. Det är framför allt godsflödet från Finland och även Sovjet över Torneå–Haparanda som ökade i omfattning. Denna långsiktiga ökning i internordisk trafik kan visserligen brytas av tillfällig nedgång i nationell och internationell konjunktur, men tendensen på sikt är uppenbar. Den kommer särskilt till uttryck med ökande öst–västlig handel. Sålunda räknar man med en uppgång i trafiken redan till hösten i år.

Bandelen från Boden till Övertorneå och Haparanda, som blev färdig under första världskriget, är mycket svagt konstruerad och motsvarar inte nutida behov. Underhållet är starkt eftersatt. Det medför låga hastigheter och långa restider. Följande trafiksituation är belysande för nuläget: Övertorneå har med avgång kl. 14.55 rälsbussförbindelse med Boden, ankomst kl. 18.10. Restiden är 3 timmar och 15 minuter på ett avstånd av 187 km, medelhastighet 58 km/tim. Från Haparanda till Boden är sträckan 166 km och restiden 2 timmar och 35 minuter.

På finsk sida om riksgränsen har Valtion Rautatiet, finska statens järnvägar, rustat upp banan ända fram till riksgränsen vid Torneå för snabb och tung trafik. Den finska bandelen motsvarar nutida krav på komfort och säkerhet. Den är justerad även i höjdded för att eliminera tjälförskjutningar. Det är en markant skillnad när man i Haparanda byter från finsk till svensk järnväg. Det får därför anses vara hög tid att motsvarande satsning görs från svensk sida. Från bl. a. finskt industrihåll har önskemål därom uttalats. Vissa tecken tyder på avtagande transporter till sjöss. Spårbundna transporter anses ha en framtid.

Finska och ryska järnvägar är s. k. bredspåriga, medan vi i Sverige i regel har västeuropeisk spårvidd. Omlastning är emellertid numera i och för sig en enkel procedur när järnvägsspåren ligger sida vid sida. En upprustning och anslutning av Tornedalsbanan till norra stambanan får anses som väl motiverad. I östra Norrbotten är arbetslösheten mycket omfattande och betydligt högre än genomsnittet i landet. En upprustning av denna järnväg skulle upplevas som ett meningsfullt arbetsprojekt.

Vad avser den anslutande bandelen Karungi–Övertorneå bör erinras om att banan är bygdens enda riksförbindelse. I övre Tornedalen finns malm- och andra mineraltillgångar för utvinning. På finsk sida har på senare år för dylikt ändamål järnväg dragits fram till Kolari, som ligger i höjd med Pajala.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs  
att riksdagen hos regeringen begär en utredning om upprustning av  
bandelen från Boden till Haparanda och Övertorneå.

Stockholm den 26 januari 1982

KERSTIN NILSSON (s)

INGVAR SVANBERG (s)

STEN-OVE SUNDSTRÖM (s)

FRIDA BERGLUND (s)

CURT BOSTRÖM (s)