

Nr 137.

Av herr **Velander m. fl.**, om åtgärder för förbättring av kommunikationsförhållandena i Norrland.

En av de faktorer, som äro mest ägnade att hålla tillbaka utvecklingen av näringslivet i Norrland, utgöres av de höga transportkostnaderna. Dessa sammanhånga med de långa avstånden såväl mellan Norrland och sydligare landsdelar som mellan orterna inom Norrland. Det bör även ihågkommas, att trafiknätet är relativt grovmaskigt i Norrland och att detta ofta för med sig ett längre transportavstånd än om varorna kunde sändas raka vägen mellan olika orter. Men hänsyn till den betydelse, som transportförhållandena ha för näringslivets utveckling, har norrlandskommittén ägnat ingående uppmärksamhet häråt såväl i ett år 1946 avgivet betänkande med förslag till åtgärder för förbättring av transportförhållandena i Norrland (SOU 1946:84) som i kommitténs principbetänkande (SOU 1949:1).

Såsom norrlandskommittén framhållit äro järnvägarnas godstariffer visserligen uppbyggda på sådant sätt att stegringen av fraktsatserna per tonkm är mindre på långa än på korta transportavstånd, vilket motiveras av att kostnaderna för järnvägstrafiken till stor del äro fasta och sålunda icke proportionella mot avstånden. Emellertid ha under senare tid vidtagna fraktnedsättningar — här bortses från de höjda fraktkostnaderna under och efter kriget — i första hand haft avseende på korta transporter, där järnvägarna haft att konkurrera med bilarna. Motsvarande nedsättningar ha ej medgivits beträffande de längre transporter. Den norrländska industrien har att räkna med järnvägsfrakter, som ofta motsvara 5—10 procent av varuvärdet, stundom ännu mera. Härtill komma de kostnader för biltransporter, som drabba företag, som ej äro belägna vid järnväg. Det säger sig alltså självt, att *transportkostnaderna i hög grad minska det norrländska näringslivets möjligheter att tävla med konkurrenterna söderut*. Dessa hindras icke på motsvarande sätt från att konkurrera inom Norrland, då avsättningen på denna landsdel med dess höga transportkostnader endast utgör en jämförelsevis ringa del av den sammanlagda produktionen. Det kan leda till en ur samhällsekonomisk synpunkt felaktig inriktning av näringslivet, om områden med goda förutsättningar för ett utvecklat näringsliv hållas tillbaka genom utformningen av kommunikationsväsendet. De ofta otillfredsställande trafikförbindelserna och höga transportkostnaderna ha avskräckt från anläggande av nya industrier i Norrland och ha sålunda i hög grad bidragit till svårigheterna för Norrland att inhämta det försprång, som sydligare landsdelar erhållit på grund av äldre bosättning och tidigare utvecklat näringsliv. Norrlandsindustrien har behållit sin ensidiga inriktning på export av skogsprodukter och malm — där sjötransport har kunnat komma till användning — och har icke kunnat

ernå en sådan differentierad produktion för hemmamarknaden, som förekommer särskilt inom vissa andra landsdelar och som skulle vara önskvärd även i norra Sverige. De höga kostnaderna för transporter ha också medverkat till att höja levnadskostnader och därmed även arbetslöner i Norrland, vilket likaledes försämrat norrlandsindustriernas konkurrenskraft i förhållande till det övriga landet. Även höga avgifter vid persontrafiken kunna verka dämpande på den ekonomiska livaktigheten i en landsdel. *I den mån persontrafiken på långa avstånd tynges genom höga avgifter, är detta något som speciellt kan vara till olägenhet ur norrländsk synpunkt.* I detta sammanhang bör också uppmärksammas persontaxornas betydelse för *turisttrafiken*. Härtill kommer så till sist den belastning som höga kostnader för personbefordran liksom godstrafik i *socialt hänseende* kunna medföra för de isolerade bosättningarna.

Bland de förslag, som norrlandskommittén med här angivna utgångspunkter framlagt på kommunikationernas område, kunna särskilt nämnas följande. För transporter *på långa avstånd skall genomföras en sänkning av taxorna*, vilken skall börja tillämpas vid 400 km och successivt växa proportionellt med avståndet upp till 700 km, varefter sänkningen skall uppgå till 20 procent (förslaget framlades innan järnvägstaxorna höjdes med utgången av år 1947, se nedan). En sådan sänkning har kommittén funnit så mycket mera motiverad som de långa transportererna äro belastade med en oproportionerligt stor andel av järnvägarnas fasta kostnader. Ifrågavarande förslag, som ha sin största betydelse för transporter mellan Norrland och övriga Sverige, kompletteras av ett förslag om tillämpning av s. k. *virtuella avstånd vid beräkning av fraktkostnader inom Norrland*. De virtuella avstånden ha erhållits genom att de verkliga geografiska avstånden reducerats på visst sätt. Enär behovet av en dylik ekonomisk avståndsreduktion icke kan sägas vara lika stort i södra som norra delarna av Norrland, har kommittén föreslagit en differentiering av de virtuella avstånden på så sätt att för norra Norrland (omfattande järnvägslinjer norr om linjen Umeå—Vännäs, inlandsbanan norr om Östersund samt linjen Forsmo—Hoting), ett geografiskt järnvägsavstånd om 2 km skall räknas som blott 1 tariffkm. Inom den återstående delen av järnvägsnätet norr om Söderhamn, Bollnäs och Orsa skall däremot 1,5 km geografiskt avstånd räknas som 1 tariffkm. Vid en tillämpning av virtuella tariffavstånd i Norrland jämte allmän fraktsänkning på långa avstånd blir fraktsänkningen enligt den föreslagna beräkningsmetoden procentuellt störst för de nordligast belägna orterna för att successivt och relativt jämnt avtaga mot söder. En undersökning av den genomsnittliga fraktsänkningen för vissa norrländska orter med hänsyn till deras geografiska belägenhet har givit följande resultat i form av ovägda medeltal: Malmberget 37 procent, Luleå 36 procent, Umeå 31 procent, Östersund 26 procent och Sundsvall 24 procent.

Vad angår taxorna för personbefordran på järnväg har kommittén funnit det ogynnsamt för speciellt de norrländska resenärerna, att tur- och returbiljetter, såsom nu är fallet, icke kunna användas för att nedbringa kostnaderna även för långa resor. Kommittén har föreslagit, att *tur- och returbiljetter skola få ut-*

nyttjas på samtliga reseavstånd och att rabatten för dylika biljetter skall bestämmas likformigt till 25 procent. Vidare har kommittén uttalat sig för en *taxenedsättning på vissa linjer, där persontrafiken till huvudsaklig del sker med rälsbussar och vilka förbinda glesbebyggda områden med en tätort*, under förutsättning att avståndet till denna och därmed även resekostnaden blir påtagligt större än som regelmässigt är fallet inom andra områden.

Inom trafikområden, där på grund av näringsförhållandena eller eljest direkt anknnytning till järnvägsnätet är motiverad men där en järnväg icke för närvarande kan antagas komma till stånd med hänsyn till trafikunderlagets relativa litenhet och de driftförluster, som sannolikt skulle uppkomma på järnvägsrörelsen, har kommittén föreslagit, att *s. k. stambillinjer* skola anordnas. Trafiken på dessa linjer, vilka kunna sägas utgöra substitut för järnväg, skall drivas i statens järnvägars regi eller av dessa överlätas på entreprenör, varvid emellertid statens järnvägar i sista hand skola bära ansvaret för trafiken. Vid godsbefordran på stambillinje skall i princip tillämpas statens järnvägars godstaxa samt, vid godssamtrafik mellan stambillinje och järnväg, genomgående taxeberäkning. Motsvarande skall gälla vid personbefordran på stambillinje. Kommittén har till stöd för sina förslag om inrättande av stambillinjer hänvisat till att detta i jämförelse med byggandet av järnväg kräver relativt blygsamma kapitalbelopp. Dessa bli för övrigt, även om sedermera en järnväg kommer till stånd, icke helt spolieerade i det att den rullande materielen kan komma till användning på andra av statens järnvägar drivna billinjer. Även i räntabilitetshänseende har kommittén funnit anordnandet av stambillinjer mindre vittutseende i jämförelse med framkomna järnvägsprojekt.

I samma betänkande har kommittén även hemställt om uppdrag åt järnvägsstyrelsen att skyndsamt inkomma med förslag till anordnande av stambillinjer mellan följande orter: 1. Kalix—Morjärv—Överkalix. 2. Överkalix—Lansjärv—Gällivare. 3. Överkalix—Korpilombolo—Tärendö—Anttis. 4. Pajala—Anttis—Junosuando—Vittangi—Kiruna. 5. Vilhelmina—Åsele—Bredbyn—Mellansel (— Örnsköldsvik). 6. Dorotea—Åsele—Fredrika—Bjurholm—Vännäs (— Umeå). 7. Storuman—Tärna—norska gränsen. 8. Långsele—Ramsele—Strömsund—Gäddede—Jormlien. 9. Sveg—Ljusdal. 10. Hede—Funäsdalen—norska gränsen. Sedermera har kommittén i skrivelse den 23 januari 1947 framlagt motsvarande förslag såvitt gäller sträckorna Härnösand—Örnsköldsvik samt Umeå—Skellefteå—Luleå—Haparanda.

I sistnämnda skrivelse har kommittén hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till 1947 års riksdag framlägga förslag om anläggande av *järnväg utefter kusten mellan Örnsköldsvik och Umeå samt mellan Örnsköldsvik och Köpmanholmen*. I detta sammanhang må också nämnas, att kommittén i sitt betänkande den 5 december 1946 hemställt om uppdrag åt järnvägsstyrelsen att verkställa utredning rörande *järnväg Kalix—Morjärv*. Kungl. Maj:t har sedermera den 25 juli 1947 anbefallt järnvägsstyrelsen att verkställa utredning rörande möjligheterna att anlägga järnvägslinje förbindande Kalix municipalsamhälle med statsbanenätet.

Slutligen må nämnas, att 1948 års riksdag hemställt hos Kungl. Maj:t om en utredning rörande frågan om en järnvägförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen. En särskild kommitté har sedermera tillsatts för denna utredning.

Här skola icke upprepas de synpunkter, som norrlandskommittén i skilda hänseenden anfört till stöd för sina förslag på kommunikationsområdet, utan torde härutinnan få hänvisas till kommitténs betänkanden.

Såvitt bekant har intet blivit åtgjort för att förverkliga de förslag, som sålunda framställts av norrlandskommittén. I vad dessa gå ut på en för Norrland mera förmånlig taxeberäkning, synas frågorna ha överlämnats till en rikskommitté, som i början av 1948 tillsatts för utredning i fråga om järnvägstaxorna. Ur norrländsk synpunkt kan det uppenbarligen icke anses tillfredsställande, att ståndpunktstagandet till dessa för landsdelen angelägna spörsmål sålunda uppskjutes på ett obestämt antal år.

Vad till en början angår förslagen om *nedläggning av järnvägstaxorna* för långa transporter och om tillämpning av s. k. virtuella avstånd liksom i fråga om persontaxorna torde man visserligen kunna utgå från att det skulle ha varit möjligt att genomföra åtgärder av den innebörd, som föreslagits av norrlandskommittén, utan att först hänskjuta frågorna till en riksutredning. Då nu en särskild taxeutredning tillkommit, kan det emellertid synas naturligt, att denna får tillfälle att taxetekniskt granska norrlandskommitténs förslag. En sådan granskning torde emellertid böra ske med förtur och utan avvaktan på taxeutredningens undersökningar i övrigt. Dessa böra icke få stå i vägen för åtgärder till främjande av den ekonomiska utvecklingen i Norrland, vilka krävas av en utbredd norrländsk opinion.

Även de förslag, som norrlandskommittén framlagt i fråga om anläggande av vissa *stambillinjer* i Norrland, synas kunna bli av stor betydelse för stora områden inom denna landsdel. Det är beklagligt, att icke heller dessa förslag lett till några åtgärder. De områden, som angivits av kommittén, äro alla i starkt behov av en förbättring av kommunikationsförhållandena. Under den tid som gått sedan förslagen framlagts skulle redan erfarenheter ha kunnat vinnas om möjligheterna att utsträcka motsvarande anordningar även till andra områden. Skäl kunde tala för att riksdagen nu för sin del skulle ta ståndpunkt till frågan om anläggande av stambillinjer på alla eller en del av de sträckor, som avsetts i norrlandskommitténs betänkande. Emellertid torde det icke behöva medföra något allvarligare ytterligare förhållande av frågan, om järnvägsstyrelsen först, i enlighet med vad kommittén förordat, får i uppdrag att avgiva förslag beträffande stambillinjernas anordnande. Styrelsen torde böra upprätta en plan över den ordning, i vilken olika stambillinjer böra komma till stånd, samt vidare framlägga förslag om den sträckning, som linjerna böra erhålla, och om de särskilda åtgärder, som behöva vidtagas för planens skyndsamma genomförande. Härvid torde böra lämnas ur räkningen sådana linjer, beträffande vilka det på annat sätt är aktuellt att utreda möjligheterna till en förbättring av kommunikationerna (sålunda pågår särskild utredning om linjen mellan Ljusdal och Härjedalen).

Det torde böra eftersträvas, att frågan om anordnande av sådana stambillinjer, som åsyftats här ovan, kan underställas riksdagen vid dess eventuella höstsession eller i varje fall senast i början av nästkommande år.

Utan att det är avsett att i denna motion diskutera frågan om utbyggnaden av järnvägsnätet i Norrland, må likväl här erinras om att norrlandskommitténs förslag om järnväg mellan Örnsköldsvik och Umeå väntar på sitt avgörande.

Enligt vad norrlandskommittén framhållit i sitt kommunikationsbetänkande böra de *vägar, efter vilka stambillinjerna skola framgå*, vara i bästa skick och tillräckligt bärkraftiga även för tyngre trafik. Sålunda kräves förstärkning av broar, trummor och vägbanor, breddningar och kurvuträtningar, utläggande av mötesplatser m. m. Kommittén har över huvud taget funnit angeläget, att ifrågasvarande vägar i erforderlig mån utbyggas och förstärkas för att kunna bära den trafik, som här avses. Emellertid har kommittén utgått från att i avbidan härpå trafiken på en stambillinje anpassas efter vad vägen tål.

Kommittén har utgått från att åtgärderna med avseende å här avsedda vägar ej böra få leda till att arbetet med utbyggnad av *det mera spridda vägnätet* eftersättes. Kommittén hänvisar till att frånvaron av tillfredsställande vägförbindelser utan tvivel i hög grad bidragit till att hämma utvecklingen i Norrland. Det glesa järnvägsnätet i denna landsdel har ökat beroendet av vägarna. *Ett utvecklat näringsliv kan icke vara utan vägförbindelser och de möjligheter till biltrafik som dessa ge.* Industrien behöver tillförsel av råvaror och industrikapital av olika slag och borttransport av framställda produkter. Jordbruket måste likaledes tillföras förnödenheter och samtidigt kunna befordra sina produkter till avsättningsmarknaderna. Virket från skogarna måste — i den mån det icke kan flottas — på vägarna fraktas till respektive industrier. Även den för vissa delar av Norrland betydelsefulla *turismen* skulle främjas genom bättre vägförbindelser. Sist men icke minst är *befolkningen beroende av väg icke blott vid sådana tillfällen som sjukdom utan över huvud taget för att kunna hålla kontakt med omvärlden.* Vägfrågorna kunna icke bedömas utan att hänsyn även tages till behovet av nya eller förbättrade *broar*. Ofta kunna de vägar, som finnas, icke utnyttjas effektivt med hänsyn till otillfredsställande broförbindelser. Kommittén har under återopande av dessa och en del andra synpunkter understrukit *angelägenheten av att effektiva åtgärder vidtagas för en förbättring av väg- och broförbindelserna i Norrland.* Detta ändamål har kommittén funnit vara av sådan angelägenhetsgrad, att det ej bör eftersättas ens vid nu rådande brist på material och arbetskraft, så mycket mindre som befolkningen i de trakter, det här gäller, torde vara beredd att sätta till så mycket arbetskraft som möjligt för ifrågasvarande ändamål. En dylik insats från befolkningens sida kan underlättas genom att iordningställandet av en väg får ske i etapper och genom att ändamålsenliga arbetsformer tillämpas.

Under hänvisning till de synpunkter, som sålunda anförts av norrlandskommittén, vilja vi understryka det nödvändiga i att alla möjligheter utnyttjas för att förbättra vägförbindelserna i Norrland. Att så sker utgör en förutsättning för

en önskvärd utveckling av näringslivet inom landsdelen. Samtidigt äro åtgärder i denna riktning betingade av hänsyn till den norrländska befolkningen. Det är naturligt, att man inom de ännu väglösa områdena haft särskild anledning att hoppas på en förbättring av förhållandena. Av vad som anförts i statsverkspropositionen under sjätte huvudtiteln synes framgå, att redan befintlig anslags-tillgång medger en intensifiering av arbetet på en förbättring av vägförbindelserna. Det synes däremot mera tveksamt, om behovet av brobyggnadsarbeten kan tillgodoses inom den anslagsram som angivits i propositionen (punkt 24). Då även denna verksamhet är trängande nödvändig för att trafikförbindelserna i Norrland skola kunna förbättras, torde ytterligare anslagsmedel böra anvisas för ändamålet, förslagsvis till ett belopp av tre milj. kronor. Det kan ifrågasättas, om icke detta medelsbehov kan täckas helt eller delvis genom att det i statsverkspropositionen föreslagna anslaget till vägbeläggningar något reduceras.

Vad angår vägfrågorna i Norrlands glesbygder torde även böra uppmärksammas, att det på flera håll förekommer, att möjligheterna att utnyttja befintliga vägar i hög grad försvåras genom att arbetena härmed avbrutits — närmast gäller det arbeten, som bekostats av arbetslöshetsmedel — utan att det blivit sörjt för att anknytning skapats mellan olika vägar. Genom iordningställande av sådana "vägstumpar" skulle en förbättring av trafikförbindelserna kunna ernås för ofta ganska obetydliga kostnader.

De olika önskemål, som framställas här ovan, torde kunna tillmötesgå utan att härav behöver föranledas något frångående i nämnvärd utsträckning av vare sig de anslagsberäkningar eller den investeringsram, som underställts årets riksdag.

Oavsett detta synas emellertid de krav på förbättring av kommunikationsförhållandena, som kunna uppställas från norrländsk sida, vara av den angelägna art att de icke böra avvisas från det allmännas sida. Med den betydelse Norrland har för den ekonomiska utvecklingen i vårt land synes det kunna krävas, att Norrlands intressen vinna tillbörligt beaktande i det allmännas investeringspolitik.

Under åberopande av det anförda få vi föreslå,

att riksdagen måtte

dels i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att de av norrlandskommittén framställda förslagen om nedsättning av järnvägstaxorna för långa transporter och om tillämpning av s. k. virtuella avstånd liksom i fråga om persontaxorna snarast möjligt måtte upptagas till behandling utan avvaktan på slutförandet av järnvägstaxeutredningens undersökningar i övrigt även som att en plan för anläggande av sådana stambillinjer, som likaledes föreslagits av norrlandskommittén, måtte upprättas samt förslag till planens fullföljande snarast möjligt underställas riksdagen vid dess eventuella höstsession eller i varje fall senast i början av nästkommande år.

dels ock att riksdagen måtte vid sitt ståndpunktstagande till de i statsverkspropositionen framställda förslagen om anslag till vägunderhåll och vägbyggnader beakta vad i motionen anförts om angelägenheten av att tillräckliga medel stå till förfogande för anläggande av vägar och broar inom Norrland.

Stockholm den 22 januari 1949.

Gustaf Velandér.

Lars E. Andersson.

Ragn. Bergh.

P. G. Lundgren.

Karl Aug. Johanson.

Lage Svedberg.

A. Gillström.

Sven Edin.

Hugo Sundberg.

Olof Pålsson.

J. F. Grym.

Hjalmar Nilsson
i Kramfors.

Ernst Hage.

Nils A. Larsson.

Per Olofsson.

L. Tjällgren.

P. J. Näslund.

Axel Andersson.

Emil Näsström.
