

Nr 210

Utlåtande i anledning av väckt motion om förlängning av ostkustbanan.

(4:e avd.)

I en inom andra kammaren av herr *Holmberg* väckt motion (II: 506) har hemställts, att riksdagen måtte dels i princip besluta om förlängning av ostkustbanan från Härnösand norrut, avseende i första hand sträckningen till Umeå, dels i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag till erforderliga anslag m. m. för igångsättande av förenämnda arbetsföretag senast under 1957.

Till stöd för sitt yrkande har motionären anfört följande.

Ostkustbanans förlängning från Härnösand norrut har alltså inte blivit föremål för positiva åtgärder, trots att det nu är nära tio år sedan norrlandskommittén hemställde att riksdagen skulle besluta om sådana. Vid de tillfällen under senare år, då saken varit uppe till behandling, har statsmakterna givit sken av en välvilligt avvaktande attityd. Undersökningar pågår, har det hetat. Därvid har det också stannat.

Det utvecklas en föredömlig aktivitet och dito initiativrikedom i fråga om förbättrandet av förbindelserna med utlandet, t. ex. med ett så avlägset land som Italien. Men i fråga om att komma till ett förverkligande av det utomordentligt viktiga projekt, som ostkustbanans förlängning utgör för de norrländska kustbygderna, är intrycket det rakt motsatta.

I början av detta år har järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t anmält, att t. o. m. byggandet av delinjen Gullänget—Husum bör ställas på framtiden. Om detta skulle bli fallet, betyder det i realiteten att ostkustbanans förlängning som sådan skrinlägges. Ty byggandet av denna sträcka på 32 km har ju allmänt betraktats som den mest angelägna delen av ostkustbanans tänkta förlängning.

Sedan det visat sig att också »undersökningen» rörande denna delsträcka utmynnat i en ren negation finns inte ens något formellt skäl längre för ytterligare avvaktan. Ostkustbanans förlängning är utredd, den tänkta bansträckningen stakad, beräkningar rörande kostnader, materiel, arbetskraftsåtgång etc. uppgjorda. Vad som erfordras är ett beslut om banans utförande.

Norrlands befolkning har i skilda sammanhang erhållit så pass bindande utfästelser om järnväg genom kustbygderna, att statsmakterna inte kan undandra sig ett infriande av dem.

Över motionen ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen samt länsstyrelserna i Väster-norrlands och Västerbottens län.

Järnvägsstyrelsen, som inledningsvis erinrar om att frågan om ostkustbanans förlängning ständigt varit aktuell under efterkrigsåren, hänvisar vidare till den utförliga redogörelse för vad i frågan förevarit under åren 1947—1954 som styrelsen lämnat i sitt yttrande över tvenne vid 1954 års riksdag väckta motioner (likalydande) i samma ämne.

Styrelsen hade därvid sammanfattningsvis anfört, att vissa utvecklings-tendenser, framför allt det skärpta läget på transportmarknaden, påkallade stor försiktighet vid bedömningen av nya järnvägsprojekt och att det syntes tillrådligt, att anspråken på nya järnvägslinjer reducerades därhän, att kostnaderna för anläggning samt för drift och underhåll kunde nedbringas i väsentlig grad. Av denna anledning borde enligt styrelsens mening ostkustbanans förlängning för det dåvarande övervägas i form av utbyggnad av det beslutade industrispåret Örnsköldsvik—Gullänget till Husum.

Sedan erforderliga undersökningar utförts och avslutats vid senaste årskifte, har styrelsen i särskild skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 januari 1956 redovisat härvid framkomna resultat. Av denna skrivelse framginge att statens järnvägars merintäkter genom tillkomsten av ett godsspår Gullänget—Husum, baserade på 1954 års produktionskapacitet och råvarubehov vid Mo och Domsjö AB:s sulfatfabrik vid Husum, icke skulle täcka merkostnaderna för underhåll och trafikering, långt mindre lämna något överskott till förnyelse eller förräntning av kapitalinvesteringen. Sedan Mo och Domsjö AB sommaren 1955 beslutat bygga ut sulfatfabriken från nominellt 100 000 till nominellt 150 000 tons produktionskapacitet, bedömdes resultatet i förstone såsom gynnsammare. Vid förnyade kontakter mellan styrelsen och Mo och Domsjö AB hösten 1955 framkom emellertid, att ökningen i sulfatfabrikens produktionskapacitet icke nämnvärt skulle påverka den förväntade transportvolymen på järnväg till följd av inträdda förändringar, framför allt beroende på det gynnsamma resultatet av havsflottning av björkmassaved.

Då vidare det av Mo och Domsjö AB erbjudna bidraget till täckning av spårets kapitaltjänstkostnader icke vore av den storlek styrelsen ansåg behövlig, erfordrades ur järnvägsekonomisk synpunkt, att hela eller så gott som hela anläggningskapitalet anvisades på sådant sätt, att statens järnvägars räntepliktiga kapital icke ökades. Förutsättningen härför syntes vara att godsspåret skulle få ett samhällsekonomiskt värde, som kompen-serade den uteblivna förräntningen. Det tillkomme emellertid icke styrelsen att bedöma, huruvida en sådan förutsättning föreläge eller ej.

Planerna på ett godsspår till Husum måste sålunda enligt styrelsens mening alltjämt ställas på framtiden, därest icke Kungl. Maj:t skulle finna lämpligt och därefter föreslå riksdagen, att medel för spåret anvisades på sådant sätt, att statens järnvägars räntepliktiga kapital icke därigenom ökades.

Avslutningsvis erinrar styrelsen om att i Kungl. Maj:ts proposition nr 102 till årets riksdag angående anläggande av ett godsspår Morjärv—Karls-

borgs bruk föredragande departementschefen förklarar sig icke vara beredd att framlägga något förslag i fråga om järnvägslinjen till Husum. Vid sådant förhållande och då det av de senaste årens undersökningar hade framkommit, att icke ens inom den del av här ifrågavarande trafikområde, där behovet av godstransporter vore störst, järnvägsekonomiska förutsättningar för godstrafik förefunnos och några andra uppgifter, som kunde bestyrka behovet av en förlängning av ostkustbanan icke framförts vare sig i motionen eller i annat sammanhang säger sig styrelsen vilja hemställa att utskottet måtte avstyrka motionen.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har jämte eget yttrande överlämnat yttranden från vederbörande kommunala myndigheter i Örnsköldsvik, Noraström, Bjärträ, Nordingrå, Ullånger, Själevad, Arnäs och Grundsunda kommuner, länsarbetsnämnden i länet samt järnvägskommittén för ostkustbanans förlängning, vilka samtliga understryka det stora behovet av och betydelsen för berörda bygder av ostkustbanans förlängning.

För egen del framhåller länsstyrelsen det synnerligen angelägna i att Norrlands kommunikationsmöjligheter snarast förbättras. Länsstyrelsen säger sig därför vilja tillstyrka att erforderliga utredningar ofördröjligen igångsättas så att förbättringsarbetena snarast kan påbörjas vare sig det blir byggande av kustbana eller en avsevärd förbättring av kustlandsvägen (kustautostrada) eller bådadera samt anför som motivering härför följande.

Norrland har ett starkt behov av förbättrade kommunikationsmöjligheter. Förbättrade kommunikationer ger förbättrade möjligheter till utveckling materiellt och kulturellt.

Det torde icke råda något tvivel om att en förlängning av ostkustbanan skulle innebära mycket stora fördelar i kommunikationsavseende, såväl lokalt sett för de bygder bansträckan kommer att genomlöpa som totalt sett för hela övre Norrlands närmare anknytning till det övriga Sverige.

Frågeställningen torde i dagens läge knappast vara, huruvida Norrland skäligen bör givas förbättrade kommunikationer. Norrlands andel i produktionen är så betydande, att det torde få anses som en enkel gård av rättvisa att Norrlands vitala intressen vinna statsmakternas beaktande.

Dagens frågeställning torde i stället vara: finns det något alternativ till ostkustbanans förlängning som kan medföra samma eller större fördelar till samma eller lägre kostnad. Kan man genom att förbättra landsvägsnätet göra järnvägen överflödig. Den frågan synes ingalunda tillräckligt utredd.

Tanken att man landsvägsledes skulle kunna framföra transporter med 50—60 tons last per fordon är kanske icke orealiserbart. Men vilka kostnader krävs vid olika markförhållanden för att bygga en väg, som håller för transporter av sådan mäktighet? Vilka kostnader kräva broarnas upprustning? Vilka olägenheter för den snabbare, lätta och medelsvåra trafiken kommer den tunga trafiken att vålla?

Man torde icke utan vidare kunna taga för givet att en gemensam autostrada för all trafik blir den i längden billigaste och lämpligaste lösningen av framtidens trafikproblem. Det torde finnas anledning att antaga att en differentiering av trafiken kan visa sig lämpligare.

Att järnvägstrafiken i dag synes sakna möjligheter att effektivt konkurrera med landsvägstrafiken, torde icke innebära att järnvägarna i framtiden komma att rationaliseras bort. En rationalisering av järnvägstrafiken med

användning av alla de möjligheter till tekniska förbättringar i fråga om lämpligare vagnmaterial, lastnings- och lossningsanordningar, emballage osv. kan i framtiden leda till att ett skickligt lätt järnvägsföretag med framgång kan konkurrera med landsvägstrafiken i fråga om åtskilliga slag av transporter.

Dessa frågeställningar synes snarast böra göras till föremål för en förut-sättningslös utredning, där den tekniska forskningen bör givas huvudupp-giften och förses med tillräckliga ekonomiska resurser för ett framgångs-rikt nyskapande. Först när forskningen framlagt sina resultat rörande de tekniska utvecklingsmöjligheterna för vägväsendet och för järnvägarna samt angående kostnaderna för olika alternativ, är tiden inne för att avgöra efter vilka linjer de trafiktekniska frågorna skola lösas.

Länsstyrelsen i Västerbottens län, som erinrar om att den i yttrande över motionerna i samma ämne vid 1954 års riksdag tillstyrkt bifall till motionerna i fråga, framhåller att den, såvitt den planerade järnvägssträck-ningen berör Västerbottens län, icke har anledning frångå denna sin förut intagna ståndpunkt samt anför vidare följande.

Om riksdagen emellertid bedömer det icke vara realistiskt att räkna med tillkomsten av en förlängning av oskustbanan — icke ens delen Örnskölds-vik—Umeå — anser länsstyrelsen det önskvärt, att riksdagen ger ett be-stämt besked härom. Kan lösningen av kommunikationsproblemen för de berörda områdenas befolkning och näringsliv, särskilt i vad avser de tunga transporter, icke väntas ske genom anläggandet av järnväg, är det enligt länsstyrelsens mening nödvändigt att inrikta sig på en mycket väsentlig för-stärkning av landsvägarna. De för det allmänna vägväsendet ansvariga myn-digheterna böra följaktligen utan dröjsmål projektera och i övrigt planlägga en upprustning och omläggning av de viktigaste vägarna i här ifrågavarande kustbygd till så hög standard i fråga om sträckning och vägbanans beska-fenhet att den tyngre biltrafikens behov blir fullt tillgodosett.

Utskottet. Med anledning av de yrkanden som i förevarande motion fram-förts vill utskottet erinra om att 1953 års trafikutredning enligt meddelade direktiv bör — under vederbörligt hänsynstagande till de skilda intressen som i sammanhanget anmäla sig såväl vad gäller transportapparatus ut-byggnad, standard, kostnader och kostnadsfördelning som önskemål och krav från olika grupper av trafikanter och trafikutövare — företaga en pröv-ning av hela det trafikpolitiska problemet. Utredningen bör därvid, med ut-gångspunkt från kostnadsstrukturen för järnvägs- respektive vägtransporter samt dessa transporters olika ekonomiska förutsättningar i områden med olika trafiktäthet, söka komma fram till en avvägning, som möjliggör en ändamålsenlig användning och samordning av de skilda transportmedlen. Bland de speciella järnvägsfrågor som utredningen enligt direktiven har att taga befattning med nämnes särskilt förslagen om byggandet av en järnväg uteder norrlandskusten.

De av motionären och remissmyndigheterna berörda frågorna torde sålun-da komma att upptagas till behandling av utredningen. Då det vidare kan förväntas, att härav föranledda förslag komma att underställas statsmakter-

nas prövning anser sig utskottet för sin del icke kunna tillstyrka, att riksdagen nu fattar beslut i frågan. Utskottet hemställer därför,
att motionen II: 506 icke må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 27 november 1956

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Närvarande: se under utlåtandet nr 211.