

Nr 101

Av herrar **Sellgren** och **Larsson** i Umeå, om utbyggnad av järnvägslinjen Mellansel—Örnsköldsvik, m. m.

(Lika lydande med motion nr 82 i Första kammaren)

Av årets statsverksproposition, bilaga nr 8 kommunikationsdepartementet, framgår att statens järnvägar under den närmaste femårsperioden räknar med en årlig tillväxt av det totala godstransportarbetet med i genomsnitt drygt 5 %. Fyra faktorer nämns till väsentlig grad bidra till att tillväxttakten blir högre än under de senaste åren, nämligen den ökande gränsöverskridande trafiken, koncentreringsen av hamnrörelsen, koncentrationstendenserna inom den tunga industrin samt övergången från flottning till landtransport av vedråvara.

Omstruktureringen på sjöfartens område har sannolikt redan lett till att icke oväsentliga kvantiteter gods överförts till järnvägs- resp. lastbilstransport, dels till svenska exporthamnar och dels direkt till bl. a. kontinenten. Genomföres hamnutredningens förslag om indelning av de svenska hamnarna i regionhamnar och sidohamnar kan ytterligare ökning av landtransporterat gods påräknas. Den troligen största andelen i ökningstakten torde kunna tillskrivas den tyngre industrin och koncentrationstendenserna inom denna. Starkt markerat blir det framtida behovet av landtransporter av vedråvara till pappersmasseindustrin. Inte enbart den fortsatta nedläggningen av flottleder medför detta tillskott. Sannolikt kommer den successiva produktionsökningen att leda till mer eller mindre permanenta upphandlingar av virke från områden, varifrån landtransport över huvud taget kommer att te sig fördelaktig.

Sett i ett längre tidsperspektiv beräknas fjärrgodstransporterna på järnväg öka från 15,7 miljarder tonkm år 1970 till 31 miljarder tonkm år 1985, samtidigt som motsvarande siffror för lastbil beräknas till 4,3 resp. 8 miljarder tonkm. Landburna godstransporter med järnväg resp. lastbil beräknas sålunda under de närmaste 15 åren att var för sig bli fördubblade. Varken det nuvarande järnvägsnätet eller dagens landsvägsnät kan anses ha tillräcklig kapacitet för en sådan utökning.

En kraftig utbyggnad av såväl riks- som primärlänsvägar måste förväntas. Motsvarande översyn och åtgärder bör krävas avseende såväl af-färsbanenätet som berörda delar av det s. k. trafiksvaga nätet. Närmast synes fortsatt förnyelse av norra stambanan erfordras. Frågan om dubbling

av spåret bör utredas. Berörda bandelar utmed inlandsbanan behöver upp-
rustas. Likaså aktualiseras frågan om ostkustbanans utbyggnad i sin helhet
eller delar därav. Till vissa större industricentra, som saknar direkt förbin-
delse, borde godsspår framdragas. Motionärerna förutsätter att vägverket
respektive statens järnvägar bevakar den långsiktiga planeringen och ge-
nomför de utredningar som anses erforderliga och framlägger förslag
härpå.

Enligt motionärernas mening föreligger direkt akuta utbyggnadsbehov
inom järnvägsnätet, som snarast borde utredas och underställas riksdagen
för prövning. Ett flertal orter i Norrland med skogsindustrier av bety-
dande storlek saknar för närvarande direkt anslutning till järnvägsspår.
Dit hör exempelvis Husum, Köpmanholmen, Rundvik och Hörnefors. Som
särskilt anmärkningsvärt måste anses att Europas största pappersmasse-
fabrik i Husum saknar järnväg, trots att endast ca 25 km fattas för att
erhålla sådan anslutning. Grovt uppskattat torde godsflödet för en sådan
industri omsluta storleksordningen 2,5 miljoner ton årligen. En icke ovä-
sentlig kvantitet därav och en betydande ökning av nuvarande kvantitet
torde kunna påräknas för järnvägstransporter, om järnvägen vore fram-
dragen till industrin. Därtill kommer att företaget enligt uppgifter i pres-
sen beslutat uppföra ett finpappersbruk i Husum, vars produkter till viss
del kommer att landtransporteras.

De nämnda industriorterna ligger som ett pärlband mellan Örnköldsvik
och Umeå. En spårförbindelse mellan dessa industrier och Örnköldsvik
respektive Umeå ökar påtagligt möjligheterna till rationella transporter
av rundvirke från de olika skogsområdena i landet.

Enligt Kungl. Maj:ts proposition nr 102 år 1956 angående anläggande av
järnvägsspår på sträckan Morjärv—Kalix hade statens järnvägar samtidigt
utrett kostnaderna för liknande järnvägslinje till Husum. Båda bedömdes
som olönsamma. Den i propositionen redovisade driftkalkylen för Morjärv-
banan angav underskott, oaktat att räntekostnaderna ej medräknats. Den
berörda industrin hade ett totalt transportbehov av 935 000 ton per år, var-
av 125 000 ton beräknades på järnväg, sedan spårförbindelsen anlagts. Av
1969 års separatredovisning av SJ:s trafiksvaga bannät framgår, att denna
bandel trots en fortfarande låg trafikintensitet — 268 000 bruttotonkm
per bankm — i dag tillhör den driftsekonomiskt lönsamma delen av SJ:s
bannät. Linjen Mellansel—Örnköldsvik redovisar samtidigt 933 000 brut-
totonkm per bankm men räknas likväl till den trafiksvaga delen. Orsaken
uppges vara att Morjärvbanan inte belastas med olönsam persontrafik.
Siffrorna talar för att en ökning av godsmängden snabbt ökar lönsamheten.
Frågan ställer sig osökt, om inte en utbyggnad av godsspåret till Husum
samtidigt som till Kalix i dag skulle ha visat sig vara en lönsam investe-
ring.

En utbyggnad av SJ:s bannät sådan den här skisserats måste bedömas

från flera utgångspunkter. Företagsmässigt medför det en ökning av SJ:s transportarbete. Trycket på landsvägstrafiken kan nedskäras, och konkurrensmöjligheterna mellan olika transportmedel ökar. Den lokaliseringspolitiska innebörden av utbyggnaden utgör dessutom tillsammans med att selsättningsgraden ökar inom området starka motiv för att de anvisade projekten snarast borde genomföras.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställes,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om utredning
i första hand rörande snar utbyggnad av järnvägslinjen
Mellansel—Örnsköldsvik att även omfatta godsspår till Husum; samt
i andra hand rörande byggande av järnvägslinje sträckan
Örnsköldsvik—Umeå med förbindelser till Husum, Rundvik
och Hörnefors samt godsspår till Köpmanholmen söder om
Örnsköldsvik.

Stockholm den 15 januari 1970

Rolf Sellgren (fp)

Sigvard Larsson (fp)
i Umeå
