

## Nr 130.

Ankom till riksdagens kansli den 10 maj 1944 kl. 10 fm.

*Utlåtande i anledning av väckt motion angående utredning om behovet av nya järnvägsförbindelser i Norrland.*

(4:e avd.)

I en inom andra kammaren av herrar *G. Skoglund* i Umeå och *K. Mäler* väckt motion (II: 126) har hemställts, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en uttömmande utredning rörande behovet av nya järnvägsförbindelser i Norrland, i första hand berörande ostkustbanans förlängning längs hela norrlandskusten upp till Torne älv.

Angående de skäl, som anförts till stöd för nämnda yrkande, får utskottet hänvisa till motionen.

Rörande ifrågavarande motion har utskottet från *järnvägsstyrelsen* införskaffat en vid detta utlåtande såsom bilaga fogad promemoria. (*Bilaga.*)

*Utskottet.*

I förevarande motion framföres tanken på en förlängning av ostkustbanan (Gävle—Härnösand) från Härnösand och vidare norrut upp till Torne älv (inmot 70 mil), en tanke som enligt vad av järnvägsstyrelsen påvisats tidigare varit uppe i samband med tillkomsten av ostkustbanan.

Redan på 1920-talet förelågo planer på anläggning av mera lokala kustbanor av tertiärtyp genom Västerbottens län (27 mil från Nordmaling norrut till Byske cirka 2 mil söder om Norrbottens länsgräns) samt genom Norrbottens län (23 mil från Västerbottens länsgräns norrut till Haparanda). De båda i detta avseende utförda samt på sin tid från trycket utgivna undersökningarna<sup>1</sup> innehålla bland annat tämligen utförliga, av byråchefen i järnvägsstyrelsen *S. Norrman* verkställda ekonomiskt-statistiska utredningar. Sammanfattningsvis framhålles i dessa utredningar, att man beträffande de ekonomiska framtidsutsikterna hade att liksom beträffande ett flertal enskilda järnvägar i södra och mellersta Sverige räkna med att de sålunda ifrågasatta båda nya norrländska kustbanorna under ett första stadium av omkring 15 år finge kämpa med svårigheter, som väl dock icke bleve större, än att de skulle kunna övervinnas. I mån som trafiken stegrades skulle banornas ekonomi bliva bättre och taxenedsättningar kunna genomföras. Tänktes banorna trafikerade som statsbanor, uppstode förmodligen en avsevärd driftförlust, i främsta rummet beroende på en statsbanas lägre tariffer.

De utförda undersökningarna avse såsom synes endast Västerbottens och Norrbottens län. De fällda omdömena torde väl emellertid i huvudsak kunna antagas gälla även fortsättningen söderut från Nordmaling genom Väster-

<sup>1</sup> Kustbana genom Västerbottens län (Umeå 1924) och kustbana genom Norrbottens län (Boden 1922).

norrlands län ned mot Örnsköldsvik (cirka 6 mil). Trafikområdet utmed denna sydliga sträcka synes nämligen ha ungefärligen samma topografiska och järnvägsekonomiska struktur som det längre norrut belägna.

Anläggningen av en kustjärnväg från Örnsköldsvik norrut upp mot Lule älv kan alltså ej tillbakavisas som en fackmannamässigt sett verklighetsfrämmande tanke. Självklart måste dock vid prövningen av detta järnvägsprojekt tagas i betraktande det nya skede, som inletts genom biltrafikens genombrott, vartill nu på sista tiden kommit flygets utveckling. Största avseende måste sålunda fästas vid vad järnvägsstyrelsen anfört om nödvändigheten av att järnvägarna liksom sjöfarten hädanefter inrikta sig på att kunna erbjuda billiga transporter, varvid såsom exempel åberopats de möjligheter som fjärrgodstågen och snälltågen erbjuda. En dylik politik pekar närmast på en koncentration av järnvägsdriften till norra stambanan, som med sin genom den just avslutade elektrifieringen ytterligare förstärkta kapacitet och sin även för nattåg inrättade trafiktjänst erbjuder stora möjligheter att för en låg kostnad upptaga ytterligare trafik i sina utmed den tänkta kustbanan jämnloppande norra delar.

Då i detta sammanhang ostkustbanan av järnvägsstyrelsen åberopats som ett exempel ägnat »att tjäna till varning mot fattande av beslut under exceptionella tidsförhållanden» föranledes emellertid utskottet erinra, att styrelsen redan så tidigt som i samband med att koncessionsansökan för banan år 1901 ingavs tillstyrkte dess snara anläggning. Att styrelsen ej då kunde förorda banans byggande som statsbana angavs bero på att de båda i Härnösand och Gävle anslutande banorna (Uppsala—Gävle- och Sollefteåjärnvägarna) vid denna tidpunkt voro privatägda. Järnvägsstyrelsens ovan återgivna uttalande torde ingalunda göra full rättvisa åt ostkustbanan. Att banans av järnvägsstyrelsen angivna genombrottsår 1928—1932 voro hårda är ett beklagligt förhållande, som ostkustbanan emellertid haft att dela med de flesta järnvägsanläggningar i vårt land. Det är också att beklaga att liknande siffermässiga jämförelser om trafikens omfattning saknas för följande år. Anledning finnes antaga att om dylika jämförelser förelåge dessa icke skulle bekräfta järnvägsstyrelsens omdöme utan tvärtom belysa det allmänt kända förhållandet att en ny järnvägsanläggning förmår skapa ny trafik åt sig själv och fortsatt utveckling åt omkringliggande bygd. En kustbana hämmas visserligen genom att dess trafikområde är begränsat endast till banans ena sida. I stället utgör en dylik bana ett värdefullt komplement till den utmed kusten löpande sjötrafiken. Detta gäller i all synnerhet i dessa nordliga trakter, där sjöfarten vintertid lamslös genom isförhållandena.

Trots förut berörd, numera inträffad omkastning i förutsättningarna för anläggning av nya järnvägar anser utskottet alltså den i motionen framförda tanken på en norrut fortsatt nordländsk kustbana alltjämt förtjänt att uppmärksammas. Någon särskild framställning i ämnet till Kungl. Maj:t kan dock utskottet ej finna påkallad med hänsyn till att den nyligen tillsatta norrlandsutredningen bland övriga uppgifter också har att beakta vad som bör åtgöras för att stärka Norrlands kommunikationer. Även den nya inom

kommunikationsdepartementet tillsatta trafikutredningens arbete kan, såsom järnvägsstyrelsen påvisat, inverka på bedömningen av denna norrländska kustbanefråga.

Med åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att motionen II: 126 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 9 maj 1944.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit  
från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Joh. Nilsson* i Malmö, *Oscar Olsson, Pauli, Gränebo, Lindström, Sven Larsson, Bernhard Nilsson, Holmström, Heiding, Karl Andersson* och *Emil Petersson*; samt

från andra kammaren: herrar *Törnkvist, Svensson* i Grönvik, *Bergström, Andersson* i Prästbol, *Danielsson, Ward, Isacsson, Pettersson* i Dahl, *Andersson* i Malmö, *Staxäng, Åkerström* och *Eriksson* i Frägsta.

---

## V P M

**angående ifrågasatt utsträckning av Ostkustbanan längs övre Norrlandskusten.**

(Med anledning av motion nr II: 126 av herrar Skoglund i Umeå och Mäler, i det följande benämnda motionärerna.)

Frågan om en längdbana genom Övre Norrlands kustbygder torde gå nära nog lika långt tillbaka i tiden som planerna på järnvägsanläggningar i dessa bygder överhuvud taget. Att man för en mansålder sedan, innan biltrafiken kom in i blickfältet, ansåg spörsmålet om en sådan längdbanas byggande gälla närmast tidpunkten för planernas förverkligande, framgår av ett yttrande, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 16 augusti 1902 avgav beträffande ansökan om koncession å kustbana mellan Gävle och Härnösand. Därvid framhölls bl. a., att till ett planmässigt fullföljande av landets järnvägsbyggnader borde höra, att Norrland liksom övriga delar av landet försåges med icke mindre än tre från norr till söder löpande huvudbanor. — Av förenämnda tre huvudbanor vore den ostliga endast i landets södra del utförd genom där befintliga delvis dock smalspåriga kustbanor men skulle föras vidare framåt till sitt förverkligande just genom utförandet av den då ifrågasatta järnvägen Gävle—Härnösand.

Såsom ett nytt steg mot ett sådant förverkligande betraktades säkerligen på sin tid det år 1918 skedde utseendet av två kommunala kommittéer för utredning av kustbanefrågan, i vad angick banans sträckning genom Västerbottens, resp. Norrbottens län. Av föreliggande handlingar framgår emellertid, att man redan då, alltså före biltrafikens genombrott, uppgivit det tidigare angivna programmet samt ställt in sig på att för Övre Norrlands del skulle anses tillräckligt med *en enda huvudbana*. Den då under byggnad varande inlandsbanan var nämligen icke planerad för snabbtrafik och sagda kommittéers utredningar inriktades på att åstadkomma icke en huvudbana utan en bana för de lokala behoven byggd med osedvanligt låg standard, såsom framgår av de uppgifter, västerbottenskommittén meddelat, t. ex. 200 meters kurvradie samt lutningar av 25 ‰.

Vid banans konstruktion efter sådana normer hade enligt gängse regler intet tåg fått framföras snabbare än 40 km per timme varför även en sammanhängande kustbana icke kunnat räkna med genomgående fjärrpersontrafik utan blivit som trafikled jämställd med inlandsbanan.

Antagandet av låg byggnadsstandard var givetvis främst motiverat av kommittéernas önskan att hålla de beräknade anläggningskostnaderna så låga som möjligt och därmed komma fram till den grad av kalkylatorisk räntabilitet, som för det dåvarande ansågs nödvändig, för att en järnväg skulle betraktas som byggvärd. — Offentligt fastslagen var väl ingen sådan norm, men man torde allmänt ha betraktat ett överskott tillräckligt för förräntning av lånekapitalet, d. v. s. av cirka halva byggnadskostnaden, såsom minimum. — Trots sagda sparsamhet beträffande anläggningarna var den ekonomiska prognosen rörande kustbanan ingalunda ljus. Kommittéernas utredningsman, dåvarande byrådirektören Sven Norrman, ansåg, att kustbanan skulle, i vad

anginge trafikintensiteten, på Västerbottenssektionen bli närmast jämförlig med Härnösand—Sollefteå järnväg, Norra Södermanlands järnväg och Östra Centralbanan, dock med en något svagare godstrafik än någon av dessa. För Norrbottensdelen åter beräknades trafikintensiteten bliva ca 25 % lägre än för angivna järnvägar. Den svaga trafikrörelsen beräknades kompenseras av en hög taxenivå. — För ernående av tillräckliga trafikinkomster skulle sålunda, räknat efter 1914 års prisförhållanden, taxan så avvägas, att man erhöle en inkomst per trafikenhets för Västerbottensdelen 5,3 samt för Norrbottensdelen 6,0 öre. Till jämförelse kan nämnas, att motsvarande genomsnittsinkomst för statens järnvägar vid denna tid understeg 3 öre. — Det torde vara känt, att alla de tre uppräknade järnvägarna under hela sin tillvaro som självständiga företag hade att kämpa mot ekonomiska svårigheter, ävensom att desamma under 30-talet — efter konstaterad oförmåga att i fortsättningen på tillfredsställande sätt uppehålla driften — överförts i statlig ägo. — Då man vet, att utredningar angående planerade järnvägar plögade hållas i överkant, framgår sålunda av den föregående jämförelsen att de *faktiska* förhoppningarna på kustbanans lönsamhet vore skäligen små.

Huvudresultaten av kustbanekommittéernas utredningsarbete finnas samlade i två år 1922 och 1924 avgivna betänkanden, det förstnämnda avseende Norrbottensdelen, det senare, i fråga om det tekniska väsentligt fullständigare, Västerbottensdelen. Dessa betänkanden utmynnade emellertid icke i positiva byggnadsförslag, utan ställdes blott i utsikt — för att citera västerbottenskommittén »att i fråga om företagets fortsatta bedrivande förslag från utredningskommittén skulle framdeles avgivas».

Anledningen till, att kommittéerna sålunda ansågo sig böra vänta och se, var givetvis den under arbetets gång inträdda förändringen i tidsförhållandena. För järnvägarnas del hade denna förändring i flera hänseenden varit till det sämre, i det att dels den relativt goda konjunktur, som första världskriget skapade för vårt lands enskilda järnvägar, tagit ett brådare slut än vad man under kriget räknat med, dels i och med biltrafikens genombrott ett helt nytt skede inletts i samfärdselns historia. Till beteckning av detta skede, vilket omfattade hela mellankrigstiden, har sedermera, väl närmast med hänsyn till det allmänna intressets inriktning, präglats benämningen *bilåldern*. I analogi härmed har den föregående tid, under vilken vårt lands järnvägsnät utbyggdes, benämnts *järnvägsåldern*, medan för den nu stundande efterkrigstiden föreslagits benämningen *flygåldern*. Anförda slagordslignande benämningar användas i det följande till undvikande av onödig mångordighet.

Vid nu nämnda tid, då biltrafikens expansion bildligt talat upptog nära nog hela det kommunikationspolitiska blickfältet, skulle det sannolikt icke ha varit möjligt att vinna gehör för några järnvägsbyggnadsplaner, och det av kustbanekommittéerna givna löftet infriades veterligen heller icke. Om någon under 20-talet inför allmänheten framlagt ett förslag, liknande det nu av motionärerna väckta, skulle åtgärderna säkerligen ha betraktats som uttryck för en föråldrad uppfattning och föranlett uttalanden av innebörd, att tiden för byggande av nya järnvägar — andra än gruvbanor och dylika — vore att anse som definitivt förbi. — Att man under 30-talet fortfarande var allmänt övertygad om riktigheten i den uppfattning, som dikterade sådana uttalanden, torde tydligast framgå av den ringa uppmärksamhet, som ägnades statsmakternas då träffade beslut om indragning av den organisation, vilken dittills under något skiftande former haft hand om det under mer än 80 år pågående statsbanebyggandet. I motsatt fall skulle säkerligen från skilda håll, och bl. a. från förevarande kustbanas intressenter, ha framförts protester mot nämnda åtgärd. Några sådana protester avhördes dock veterligen icke.

Emellertid är det ju ingalunda uteslutet, att den plötsliga och radikala omställning av den allmänna opinionen gentemot järnvägarna, som följde med biltrafikens genombrott, numera i sin tur kan vara i behov av en justering. I alla händelser är det väl förklarligt, om de bygder, som på sin tid sågo sina byggnadsplaner korsade av omställningen i fråga, ej vilja för all framtid utan vidare godtaga det därvid uppkomna läget.

Såsom motiv för en omprövning av frågan om järnvägarnas framtida uppgifter torde kunna hänvisas till erfarenheterna under pågående krig, när dessa gjort för envar uppenbart, att bilålderns värdesättning av de skilda samfärdsmedlen inneburit en underskattning av järnvägarnas insatser i samhällets tjänst. — Säkerligen är det främst på grund av dessa nya erfarenheter, som motionärerna nu funnit tiden vara inne att söka aktualisera de kustbaneplaner, vilka under 20 år varit lagda åt sidan.

Även de särskilda motiv för en omprövning, som anförts av motionärerna, synas böra tillmätas betydelse. Det torde nämligen vara obestriddt, att behovet av järnvägsförbindelser ökas vid övergång från tillverkning av råvaror och halvfabrikat till en mer differentierad och specialiserad produktion. — Av önskemål om nya järnvägar dikterade krav på ett klarläggande av frågan om järnvägarnas framtida uppgifter med särskilt avseende fäst vid den ena eller den andra bygden, synas näppeligen kunna avvisas såsom helt oberättigade, även om man är skäligen fast övertygad om, att ett sådant klarläggande knappast kan giva annat än negativa resultat, *i vad gäller anläggning av nya järnvägslinjer*. Frånsett utfallet torde nämligen själva belysningen av sakläget få tillmätas ett obestriddt värde.

Emellertid är det säkerligen icke möjligt att vid eventuella framtida järnvägsutredningar utgå från en så enkel frågeställning, som den av motionärerna antydda. I motionen förmenas, att de tekniska och trafikekonomiska undersökningar, vilka utförts beträffande kustbaneanläggningar i Västerbottens och Norrbottens län, skulle utgöra en god grund för det fortsatta utredningsarbetet, i vad angår de tekniska förutsättningarna, medan på det trafikekonomiska området en ny undersökning vore påkallad med hänsynstagande till näringslivets och befolkningslägets förändringar. Det vill av dessa uttalanden förefalla, som hade motionärerna tänkt sig, att de nya utredningsmännen skulle kunna fortsätta, där 1918 års kustbanekommittéer för 20 år sedan slutade.

Mot denna uppläggning av frågan är främst att rikta den principiella erinran, att sagda kommitté baserade sina utredningar på förhållanden, vilka voro radikalt olika de nuvarande eller för framtiden förutsebara, nämligen de förhållanden, som rådde närmast före krigsutbrottet 1914. Nämnda antaganden framstå numera såsom de för ett järnvägsbyggnadsprojekt gynnsammaste möjliga och tidpunkten i fråga som järnvägsålderns kulmen, i det att järnvägsväsendet då redan nått en relativt hög standard, medan motortrafiken på landsvägarna ännu befann sig i ett tidigt skede av sin utveckling och flyget saknade kommersiell betydelse. Följaktligen hade man för det dåvarande icke anledning att i järnvägs-kalkylerna räkna med någon annan medtävlare än sjöfarten, gentemot vilken läget syntes någorlunda stabiliserat.

Jämfört med det enkla och åtminstone skenbart statiska tillstånd, som sålunda rådde år 1914 och som fortfarande förutsattes vid 1918 års kommittéutredningar, ter sig den nu påräkneliga framtida situationen högst invecklad och utpräglad dynamisk. Vid sådant förhållande torde det icke vara försvärligt att vid blivande utredningar helt följa de för 30 år sedan hävdvunna tekniska och ekonomiska normerna eller tillämpa då gängse, efter järnvägsålderns förhållanden avpassade undersökningsmetoder.

Då man vidare under 20- och 30-talen icke varit inställd på ytterligare

järnvägsbyggande, har det ej funnits anledning utforma några nya sådana, för den aktuella situationen på transportmarknaden lämpade, normer och metoder. Om och när ett utredningsarbete beträffande järnvägsanläggningar skall återupptagas, räcker det alltså icke med att framskaffa aktuellt utredningsmaterial, utan man måste också aktualisera själva förfarings sättet. Det torde lätt inses, att man därvid icke kan begränsa sig till förhållandena i Norrland, allra helst som planerna beträffande järnvägsnätets framtida gestaltning gälla icke blott anläggning av nya järnvägar utan också — och det i ännu högre grad — nedläggning eller nedrustning av vissa redan förefintliga sådana, vilka visat sig ha otillräckliga uppgifter att fylla (medan andra järnvägslinjer kunna behöva upprustas). Det torde nämligen böra råda en rimlig proportion mellan de kalkylatoriska avkastningskrav, som ställas på en planerad ny järnväg, för att denna skall anses byggvärd, och de — givetvis blygsammare — anspråk i fråga om driftresultat, vilka böra vara uppfyllda, för att en befintlig järnväg framdeles skall påkostas underhåll och förnyelse samt eventuellt upprustning.

Jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 14 april 1944 ha numera tillkallats särskilda sakkunniga att inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning rörande trafikväsendet efter kriget. I betraktande av utredningsdirektiven, innehållande bland annat att utredningen skall avse jämväl planering på längre sikt och därvid särskilt frågor rörande den lämpliga avvägningen mellan järnvägs-, sjö- och automobiltransporter, synes man ha anledning förutsätta, att undersökningarna komma att omfatta bl. a. här berörda allmänna fråga rörande järnvägarnas framtida uppgifter.

Vid sådant förhållande synes det naturliga och givna vara att i första hand vänta och se, vad de nya sakkunniga kunna åstadkomma. Först då dessas arbete slutförts, kan tiden vara inne att taga ställning till frågan, huruvida ytterligare undersökningar på området skola anses erforderliga, ävensom, vid jakande svar å sistangivna fråga, bestämma angående dessa undersökningar.

Även frånsatt hänsynen till den nya kommittén synas för övrigt starka skäl tala för att i vad gäller allt slutligt ställningstagande avvakta fredens återställande samt de allmänna ekonomiska förhållandenas stabilisering. I motsatt fall riskeras nämligen, att man låter det mellanspel, i den allmänna utvecklingen, som krigstiden bildar, i alltför hög grad undanskymma de under 1920- och 30-talen inträdda varaktiga förändringarna i trafiksituationen. Det är ju ingalunda uteslutet, att den upprättelse, som järnvägarna de sista åren vunnit i det allmänna medvetandet och vilken bl. a. aktualiserat vissa järnvägsbyggnadsplaner, kommer att visa sig vara skäligen kortvarig. Nämnade skäl för uppskov gäller framför allt i fråga om den lokala tillämpningen av blivande allmänna normer. I detta hänseende synas erfarenheterna från ostkustbanan kunna tjäna till varning mot fattande av beslut under exceptionella tidsförhållanden. För denna beräknades år 1921 på grundval av bl. a. uppgifter från näringsidkarna inom trafikområdet en trafikintensitet av 172 200 personkm och 137 400 godstonkm per bankm.

Den i sinom tid faktiskt redovisade trafiken blev väsentligt blygsammare, såsom framgår av följande sammanställning, avseende samtliga hela år, under vilka ostkustbanan trafikerades som självständigt företag.

År	Personkm	Godstonkm
	p e r b a n k m	
1928 .....	140 800	57 000
1929 .....	137 300	72 100
1930 .....	142 100	73 500
1931 .....	132 500	77 900
1932 .....	110 500	59 700
Beräknat .....	172 200	137 400

Förestående siffror måste användas med försiktighet. Beträffande beräkningarna påpekades nämligen, att desamma ej avsåge det allra första året eller åren efter trafikens öppnande utan en något längre fram belägen tidpunkt, då förhållandena mera stabiliserat sig. På grund av den svåra kris, som satte in vid 30-talets början, hann dock ostkustbanan såsom självständigt företag aldrig uppleva någon sådan stabilisering (vilken väl normalt borde ha inträtt under senare hälften av 30-talet). Även med en välvillig tolkning av siffrorna torde man emellertid vara nödsakad konstatera, att persontrafiken blivit *något*, godstrafiken däremot *mycket* mindre än vad på sin tid beräknats. Såsom förklaring härpå erinrade 1932 års ostkustbanekommitté om den allmänna depressionen samt den allt hårdare konkurrensen från de motordrivna landsvägsfordonen. Intet tvivel torde emellertid heller råda om, att vederbörande uppgiftslämnare låtit i alltför hög grad påverka sig av krigskonjunkturens förhållanden.

Vid det nu förestående utredningsarbetet rörande trafikväsendet efter kriget komma självfallet samtliga berörda parters intressen att vinna beaktande. I det följande skall — utan eftersträvande av fullständighet — anföras vissa omständigheter, vilka från järnvägsstyrelsens synpunkt framstå såsom relevanta i sådant sammanhang.

Hittills använda normer för järnvägsutredningar härröra, som nämnt, från tiden före 1914. Jämföres sagda förkrigstid med nu instundande efterkrigstid i vad angår transportväsendet, framträder särskilt biltrafikens enorma expansion och därmed följande starka minskning av utrymmet för de äldre trafikmedlen. De inträdda förändringarna förete ett flertal aspekter. Det från allmän synpunkt viktigaste torde vara, att den motoriserade landsvägstrafiken visat sig förorsaka samhället mycket höga kostnader. Enligt en på 30-talet gjord uppskattning, publicerad i det till 1938 års kungajubileum utgivna verket »Med folket för fosterlandet», skulle utgifterna för vägväsendet och vägtrafiken för det dåvarande uppgå till cirka 800 milj. kronor, mot 370 milj. för järnvägarna och 310 milj. kronor för handelssjöfarten, de senare beloppen innefattande jämväl kapitalförräntning. Vid sådant förhållande torde det ligga i sakens natur, att samhället efter biltrafikens genombrott icke kan för de äldre transportmedlen disponera närmelsevis lika stor del av förefintliga produktiva tillgångar som vad man utan biltrafik skulle ansett skäligt.

Den förändring, som först och allmännast tilldragit sig uppmärksamheten, är dock den järnvägsekonomiska försämringen, med andra ord minskningen i järnvägarnas möjligheter att lämna överskott. Under 20- och 30-talen hade ju en betydande del av järnvägarnas tidigare transportuppgifter övertagits av bilarna, medan åtskillig trafik kunnat bevaras åt järnvägarna endast genom långt gående nedsättningar i avgifterna. Beträktat från en något allmännare synpunkt än den rent järnvägsekonomiska utgör trafikavledningen och det konstaterade tvånget att för trafikens bevarande åt järnvägen sänka avgifterna ett tecken på, att de ekonomiska fördelar, som järnvägsbefordran erbjuder gentemot övriga trafikmedel, under mellankrigstiden starkt reducerats. I fråga om en del transporter sakna järnvägarna som bekant t. o. m. möjlighet att — i normala fall — konkurrera. Icke minst i Norrland förekom ju under fredstid stark lastbil- och busstrafik parallellt med järnvägarna. — Tillskott av allmänna medel för uppehållande av en underskottsverksamhet bli också svårare att försvara, då underskotten ökats, medan den indirekta nyttan av järnvägarna blivit mindre än förr.

Det torde sålunda vara oundvikligt, att med biltrafikens expansion måste följa en ökad försiktighet beträffande de uppoffringar, som det allmänna skall taga på sig för utvecklingen av de äldre trafikmedlen. Om, såsom allmänt förespås, jämväl flyget inom några år kommer att uppträda såsom ett



samfärdsmedel med stor omslutning, så utgör denna möjlighet ytterligare ett skäl till sådan försiktighet, då säkerligen varje samfärdsmedels anpart måste minskas, om ett ökat antal medtävlare framdeles skola mellan sig dela trafikuppgifterna.

Trots nu berörda förändringar gäller givetvis allt fortfarande, att med tillkomsten av en ny järnväg vissa fördelar beredas befolkningen och näringslivet inom berörda orter. Såsom motionärerna framhållit, kan förefintligheten av järnvägsförbindelse spela särskilt stor roll, då det gäller att bestämma förläggningen av ett planerat nytt industrieföretag, och det är följaktligen väl förklarligt, att varje ort, som anser sig ha någon möjlighet därtill, söker förskaffa sig sådan förbindelse.

Betraktat från mera allmänna synpunkter torde det emellertid vara uppenbart, att den lokala vinst, som kan ernås genom att en industri förläggas till viss ort, icke får i de offentliga järnvägs-kalkylerna räknas brutto. Med den tävlan, som numera råder icke blott om samtliga marknader utan även om befolkningen synes det fastmer vara ofrånkomligt, att ökad konkurrenskraft för vissa orter måste följas av försämring för en del andra. Det kan alltså finnas en viss intresse-motsats mellan exempelvis själva kustbygden å ena sidan samt orterna utefter stambanan genom övre Norrland å den andra.

Man kommer därmed fram till frågan, huruvida kommunikationspolitiken bör inriktas på att ernå en så jämn *spridning* som möjligt av förutsättningarna för industriell verksamhet, eller om man i stället — till ernående av en bättre allmän hushållning — bör inrikta sig på en *differentiering* av sagda verksamhet, allt efter arten av de transportförbindelser, som erfordras. Fullständig jämnhet är ju i allt fall utesluten, då det icke någonsin kan bli möjligt att förse *varje* ort med kommunikationer av *alla* slag. — En differentiering skulle för det norrländska kustlandets del innebära, att de nya industrier, som behöva järnvägs- men ej sjöförbindelser, förläggas till stambanan, de som kräva *båda* slagen av förbindelser däremot till städerna. Det torde därvid komma att visa sig, att för en hel del produktion den kombination av sjöfart och biltrafik, som kustbygden uppvisar, är skäligen tillfredsställande. — Vad angår en nytillkommen järnvägsförbindelse såsom incitament för en industriell expansion, så torde för övrigt ett studium av utvecklingen under 30-talet inom ostkustbanans trafikområde kunna giva resultat av intresse, särskilt om jämförelse göres med kustbygden längre norrut, vilken saknar järnväg.

Från järnvägsekonomisk synpunkt, alltså med hänsyn till det intresse, som järnvägsstyrelsen närmast har att företråda, är det högst önskvärt, att utvecklingen ledes mot en sådan *differentiering*, som nyss sagts. Därmed ernås i första hand, att man kan nöja sig med ett glesare järnvägsnät än eljest och därmed vinna bättre avkastning å rörelsen. Så snart utbyggnaden av ett lands järnvägsnät nått ett visst stadium, har man nämligen att räkna med, att nytillkommande linjer skola medföra icke blott en relativ utan t. o. m. en absolut minskning av avkastningen. I vårt land, där antalet bankm per 100 invånare är mycket högre än på kontinenten, torde detta stadium hava passerats redan före bilålderns början. Åtminstone synas alla efter 1910 nytillkomna järnvägar ha uppvisat svag ekonomi. I och med biltrafikens expansion har självfallet det område, som erfordras för bärighet, blivit avsevärt större. — Till förmån för ett glesare järnvägsnät talar också omständigheten, att trafiken numera kan ordnas på ett skäligen tillfredsställande sätt även för orter, som sakna järnväg.

Tillkomsten av de nya trafikmedlen motiverar en differentiering jämväl inom järnvägstrafiken. Det planeras ju numera allmänt och icke minst i Norrland att framdeles skapa snabba förbindelser *flygledes*. Sedan dessa pla-

ner förr eller senare blivit verklighet, kunna järnvägarna överhuvud icke konkurrera om sådana resande på långdistans, för vilka tidsutdräkten är det väsentliga, utan måste i än högre grad än hittills inrikta sig på att — liksom sjöfarten — vara ett *billigt* befordringsmedel. Laga kostnader förutsätta emellertid så stor trafikintensitet att, vad långdistanstrafiken angår, de resande kunna framföras i snälltåg och godset i fjärrgodståg, vilket i regel är möjligt endast om all fjärrtrafik koncentreras så långt ske kan.

Järnvägarnas faktiska kostnadsnivå bestämmes till övervägande del av de löpande utgifterna för drift och underhåll. Med hänsyn till detta förhållande bör vid kommunikationspolitisk planläggning noga skiljas mellan sådana investeringar, som medföra *minskning* i löpande kostnader, och sådana, vilkas resultat är en kostnadsökning. Till den senare gruppen höra främst investeringar i nya järnvägar, då därmed alltid följer en kostsam ny linjeorganisation. Det är av denna anledning stor skillnad mellan anläggandet av ett dubbelspår, vilket väl för med sig ökat banunderhåll men i gengäld minskar utgifterna för själva driften, samtidigt som transporttjänstens standard väsentligt höjes, och byggandet av en parallell-linje, som medför ökning av utgifterna för alla tjänstegrenar, medan till följd av trafikens uppdelning tidtabellsstandarderna måste sänkas.

En anledning till återhållsamhet i fråga om tillskapandet av nya samfärdsleder utgör slutligen den hotande folkminskningen i landet. I alla tidigare utredningar rörande Norrlands kommunikationer har hänvisats till den starka folkökningen i de norrländska länen och ansetts nära nog självfallet, att denna folkökning skulle fortsätta. I nuvarande befolkningssituation synes ett sådant antagande näppeligen kunna försvaras.

Med det anförda torde vara klarlagt, varför man inom järnvägsstyrelsen *å ena sidan* bestämt håller på, att eventuella framtida undersökningar beträffande ifrågasatta nya järnvägar böra föregås av en allmän utredning angående de normer och metoder, som framdeles skola tillämpas vid bl. a. sådana undersökningar, och *å andra sidan* gör gällande, att jämväl fixerandet av ifrågavarande normer och metoder bör uppskjutas till en tidpunkt, då framtiden synes kunna bättre överblickas än vad nu är fallet.

Stockholm den 22 april 1944.

G. DAHLBECK.

ERIK MALMKVIST.

---