

Nr 184.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om förlängning av ostkustbanan.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Helmer Persson* och *Ola Persson* (I: 59) och den andra inom andra kammaren av herrar *Holmberg* och *Hagberg* i Stockholm (II: 88), har hemställts att riksdagen beslutar om utförande av de planerade järnvägssträckningarna Nyland—Översjöla och Översjöla—Umeå samt för detta ändamål i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om förslag till investeringsanslag av erforderlig storlek.

Till stöd för sitt yrkande ha motionärerna anfört följande.

Bland de många norrlandsproblem, där en stark opinion är för handen bland landsdelens befolkning, hör frågan om förlängning av ostkustbanan till de angelägnaste. Redan år 1945 hemställde riksdagen om utredning rörande ostkustbanans förlängning norrut till Umeå. Som svar på en rundfråga i saken, som norrlandskommittén lät göra i början av nyssnämnda år, uttalade sig bl. a. länsstyrelserna i Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län för ostkustbanans förlängning.

Norrlandskommittén förebringade också en redovisning av såväl den tänkta sträckningen som av kostnaderna. I sin helhet beräknades förlängningen från Nyland via Översjöla—Umeå—Skellefteå—Piteå—Luleå till Haparanda, utgörande en banlängd av 647 kilometer, kosta 180 milj. i 1945 års priser. Vid de överväganden, som norrlandskommittén gjorde av frågan, kom den fram till att arbetena på förlängningen borde påbörjas utan tidsutdräkt. Kommittén framlade som känt också förslag om att 1947 års riksdag skulle föreläggas förslag om anläggande av de järnvägssträckor, som skulle komma att löpa mellan Örnsköldsvik och Umeå samt mellan Örnsköldsvik och Köpmanholmen.

Cirka åtta år har förflutit sedan norrlandskommittén förelade regeringen detta förslag. Sedan synes saken inte ha kommit ur fläcken, trots att det är ett projekt av mycket hög angelägenhetsgrad. Det är med ständigt ökad förväning, som ortsbefolkningen och företagen i dessa järnvägslösa bygder i början av varje nytt år tar del av lakoniska besked om att ytterligare utbyggnader av järnvägsnätet »f. n. inte är aktuella».

Det bör i sammanhanget erinras om den betydelse, som norrlandskommittén tillmätte förlängningen av ostkustbanan ur sysselsättningssynpunkt. Ja, kommittén ansåg »det knappast rationellt att uppskjuta påbörjandet av arbetena i avvaktan på en tidpunkt, då arbetslöshet kan komma att inträda. Med järnvägens tillkomst avses ju bland annat att skapa sådana förhållanden att arbetslöshet skall om möjligt undvikas i de trakter, som beröras av järnvägen.»

När vi nu för frågan om ostkustbanans förlängning inför riksdagen, sker det med särskild anknytning just till denna synpunkt. Under senare tid har i synnerhet i Adalen framträtt tendenser till vikande sysselsättning och arbetslöshet. Stora utbyggnads- och rationaliseringsarbeten vid skogsindu-

strierna i Kramfors beräknas minska arbetarantalet vid dessa med mellan 500 och 800 man. I stor utsträckning rör det sig om arbetare, som inte utan stora svårigheter och uppoffringar kan finna utkomstmöjligheter på annan ort eller i andra delar av landet. Det är naturligt om de i stället söker sig till byggnads- och anläggningsarbeten, som gör det möjligt för dem att kvarstanna på den plats, där de kanske är fast rotade från barn- och ungdomsåren. Från arbetsmarknadsorganens sida har gjorts gällande, att man om några års tid i Adalen kommer att ha en byggnadsarbetarkår, som är överdimensionerad i förhållande till den reguljära byggnadsverksamheten.

Dessa sysselsättningsproblem utgör ett vägande skäl för att komma från ord till handling i fråga om ostkustbanans förlängning. Tanken är ju att den nya sträckningen skulle dras från Nyland ovanför Kramfors till Översjälå utanför Örnsköldsvik och därifrån vidare norrut till Umeå. Enbart sträckan Nyland—Översjälå har beräknats erfordra 250 000 vinterdagsverken och 850 000 sommarlagsverken, medan sträckan Översjälå—Umeå beräknats dra 250 000 vinterdagsverken och 900 000 sommarlagsverken. Det är ingen tvekan om att ett igångsättande av banbygget från Nyland och norrut skulle lösa det sysselsättningsproblem, som nu är för handen i ådalsdistriktet, under avsevärd tid framåt. De svårigheter, som mött vid försöken att på annat sätt lösa dessa sysselsättningsproblem, är ytterligare ett skäl för ett snabbt påbörjande av det relativt omfattande anläggningsarbetet, som ostkustbanans förlängning skulle komma att utgöra.

I 1945 års priser beräknades bansträckan Nyland—Översjälå kosta 33,4 milj. och sträckan Översjälå—Umeå 36,7 milj. Även om väsentliga kostnadsstegringar ägt rum sedan dess så kan de belopp, som det skulle bli fråga om att utanordna för dessa bansträckors utförande, betecknas som blygsamma i förhållande till den väldiga betydelse, som ostkustbanans förlängning skulle komma att få för hela det berörda områdets befolkning och näringsliv.

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

Järnvägsstyrelsen har inledningsvis lämnat följande redogörelse för tidigare utredningar i ämnet.

Sedan järnvägsstyrelsen och norrlandskommittén gemensamt i januari 1947 avgivit anbefalld utredning om ostkustbanans förlängning till Umeå och norrlandskommittén samtidigt därmed bl. a. hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till 1947 års riksdag framlägga förslag dels om anläggande av järnväg utefter kusten mellan Örnsköldsvik och Umeå samt Örnsköldsvik och Köpmanholmen och dels om anvisande av ett investeringsanslag av 5 milj. kronor för detta ändamål, uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att gemensamt undersöka möjligheterna till förbättring av kommunikationerna inom berörda område genom ombyggnad av vägnätet, förändringar av vägtransporternas organisation samt taxepolitiska åtgärder. Den sålunda anbefallda utredningen avlämnades i december 1948, varefter verksstyrelserna var för sig år 1949 avgåvo utlåtanden över kommittéförslaget.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg sig i sitt utlåtande icke kunna tillstyrka kommitténs förslag om en järnväg utan föreslog, att frågan om anordnande av billinjetrafik ytterligare utreddes, varvid särskilt borde undersökas möjligheterna att genom en successiv utbyggnad av statlig billinjetrafik åstadkomma en lämplig avvägning mellan näringslivets aktuella

behov av förbättrade förbindelser och de krav, som från det allmänna sidan kunde ställas på en skälig kostnad för anordnandet och uppehållandet av ifrågakvarande förbindelse.

Järnvägsstyrelsen fann en billinje av ifrågasatt art icke innebära en lika tillfredsställande lösning av förevarande kommunikationsfråga som en järnväg, enär den, enligt vad utredningen givit vid handen, icke kunde väntas tillgodose det främsta syftet med en kommunikationsförbättring inom det berörda området, nämligen att skapa förutsättningar för en ökad och mera högvärdig produktion samt för ett mera differentierat näringsliv. Styrelsen ansåg det därför tveksamt, huruvida frågan lämpligen borde lösas medelst en dylik billinje. Ehuru det av norrlandskommittén framförda järnvägsprojektet finge anses som företagsekonomiskt mycket svagt, ansåg sig styrelsen kunna i princip biträda förslaget, därest järnvägen prövades böra komma till stånd oavsett den bristande förräntningen och av denna anledning medel å driftbudgeten anvisades för avskrivning av den för järnvägens anläggning erforderliga kapitalinvesteringen. Med hänsyn till att ett eventuellt principbeslut rörande den föreslagna järnvägsförbindelsen av allt att döma skulle kunna omsättas i ett praktiskt resultat först efter en ganska avsevärd tid och att ett dylikt beslut skulle verka bindande för statsmakterna och förplikta till dess infriande, huru förhållandena under mellantiden än kunde komma att utveckla sig, ansåg styrelsen emellertid övervägande skäl tala för ett uppskov med det principiella ställningstagandet.

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1949 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet därefter sex utredningsmän för att utreda förutsättningarna för en lösning av norrlandskustens trafikproblem under statlig ledning. I utredningsdirektivens konstaterades, att det norrländska trafikproblemet redan i olika sammanhang vore föremål för behandling. Bl. a. vore frågan om trafikproblemets lösning genom järnvägs- eller landsvägstrafik i viss utsträckning alltjämt föremål för remissbehandling. Förslagen om anordnande av järnväg och billinje i statlig regi utefter norrlandskusten vore emellertid av central betydelse, och flera skäl talade för att förutsättningarna för genomförande av dessa förslag gjordes till föremål för särskild utredning i vissa avseenden jämsides med övriga pågående undersökningar. Oavsett vilka resultat som kunde framkomma vid dessa utredningar, syntes tiden vara inne att taga ståndpunkt till frågan, huruvida den ifrågakvarande trafiken i det norrländska kustlandet i princip borde organiseras. Därvid borde prövas huruvida, på sätt bl. a. norrlandskommittén och järnvägsstyrelsen förordat, detta borde ske under statlig ledning.

De sakkunniga, som antogo namnet »Kommittén för utredning av norrlandskustens biltrafik», ha redovisat sitt uppdrag i ett den 21 december 1953 dagtecknat betänkande. Såvitt känt är, har detta ännu ej föranlett någon vidare åtgärd, vilket i förevarande sammanhang dock torde vara av mindre betydelse med hänsyn till att kommittén icke ansett det ingå i dess uppdrag att överväga ett så väsentligt spörsmål som frågan om ostkustbanans förlängning. Bedömningsmässigt kan denna fråga därmed sägas befinna sig i samma läge som år 1949.

Beträffande den ekonomiska utvecklingen under senare år inom det av järnvägsprojektet berörda området har järnvägsstyrelsen lämnat följande upplysningar.

Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning måste emellertid den allmänna utvecklingen under de sistförflutna fem åren och speciellt inom trafikområdet

för en förlängd ostkustbana tillmätas viss betydelse vid bedömningen av detta svårlösta trafikpolitiska spörsmål. Motionärerna ha för sin del i detta avseende endast framhållit järnvägsprojektets betydelse som sysselsättningsobjekt under byggnadsperioden, sedd mot bakgrunden av nu skönjbara tendenser till vikande sysselsättning speciellt i Ådalen. Det skall ej förnekas, att denna synpunkt är viktig, åtminstone vid ett bedömande på kort sikt, men utvecklingen företer även andra drag, som enligt styrelsens mening tala för viss utbyggnad av järnvägsnätet inom ifrågavarande område. Styrelsen vill i det följande giva en antydning om vad som i detta hänseende kan vara värt att beaktas.

De Mo och Domsjö AB tillhöriga cellulosafabrikerna inom området ha under de senare åren utvidgats, och produktionen har differentierats. I Hörnefors tillverkas nu per år 45 000 ton torr blekt sulfitmassa samt rayonmassa, varjämte det under åren 1949—51 anlagda pappersbruket producerar 10 000 ton finpapper. I Husum har anläggningen kompletterats med ett blekeri, varjämte produktionskapaciteten genom om- och tillbyggnad åren 1945 och 1950 ökats till 100 000 ton torr blekt sulfatmassa per år. Produktionen av sulfatmassa baseras numera i stor utsträckning på björkved — sålunda beräknas det framtida behovet av björkmassaved för fabriken i Husum till c:a 200 000 ton per år — vilket förhållande tillsammans med övriga nämnda förändringar inom produktionen ställer ökade krav på landväga transportmedel.

AB Hägglund & Söner, Gullänget, som på sitt tillverkningsprogram har bl. a. omnibuskarosserier, spårvagnar, rälsbussar, elektriska motorer och elektriska svetsmaskiner, har f. n. över 1 300 anställda och har på jämförelsevis kort tid utvecklats till ett av landets största industriföretag inom sin bransch. Företagets omsättning åren 1950, 1951 och 1952 var respektive 22,2, 32,1 och 41,1 milj. kronor, vilket även med beaktande av det förändrade penningvärdet innebär en betydande utveckling på två år. Detta företags behov av direkt spårförbindelse med statens järnvägar har som bekant beaktats i så måtto att 1951 års riksdag — skrivelse nr 301 — bemyndigat Kungl. Maj:t att godkänna en vid statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 16 mars 1951 fogad, den 12 och 13 mars 1951 dagtecknad överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och AB Hägglund & Söner om anläggning, underhåll och trafikering av spår mellan Örnköldsviks västra och bolagets fabriksanläggning i Gullänget samt till anläggning av ifrågavarande industrispår för budgetåret 1951/52 anvisat ett investeringsanslag av 1 milj. kronor. Sedermera ha ytterligare investeringsanslag om tillsammans 3 milj. kronor anvisats till samma ändamål. Vissa markuppgörelser och svårlösta stadsplanefrågor inom Örnköldsviks stad ha emellertid hittills förhindrat påbörjandet av denna anläggning.

Av den förevarande utvecklingen har järnvägsstyrelsen dragit följande slutsatser.

De ovan exemplifierade utvecklingstendenserna tyda enligt styrelsens mening på att behovet av en järnvägsförbindelse — åtminstone mellan Örnköldsvik och Umeå — snarare ökat än minskat. Å andra sidan har konkurrensläget på transportmarknaden skärpts, vilket bidragit till nu rådande svårigheter att ernå full kostnadstäckning inom järnvägsdriften. Vid sådant förhållande synes tillrådligt att iakttaga försiktighet vid bedömningen av nya järnvägsprojekt, och att vid eventuell fortsatt planering av nya järnvägslinjer söka på allt sätt modifiera anspråken på anläggningens standard i syfte att så långt möjligt nedbringa kostnaderna för såväl anläggning som för drift och underhåll.

I konsekvens med det nyss sagda och under hänvisning till att kraven på en ändamålsenligt ordnad persontrafik inom området torde kunna tillgodoses landsvägsledes finner styrelsen frågan om ostkustbanans förlängning för närvarande lämpligen böra övervägas i form av ett järnvägsspår för godstrafik till Husum i anslutning till det redan beslutade industrispåret till Gullänget. Ytterligare utbyggnad synes bliva beroende av de erfarenheter, som vinnas på nämnda sträcka.

Vissa diskussioner ha redan förts mellan järnvägsstyrelsen och representeranter för Mo och Domsjö AB angående industrispår till Husum. Därest dessa leda till en för båda parter godtagbar överenskommelse — eventuellt kan arbetsmarknadsstyrelsen komma att inträda som en tredje part — avser styrelsen att i vederbörlig ordning underställa Kungl. Maj:t densamma för godkännande samt att i samband därmed anmäla erforderligt behov av investeringsanslag. Vid sådant förhållande synes ett principbeslut på grundval av de föreliggande motionerna icke erforderligt eller ens lämpligt.

Sammanfattningsvis får styrelsen anföra, att vissa utvecklingstendenser, framför allt det skärpta läget på transportmarknaden, påkalla stor försiktighet vid bedömningen av nya järnvägsprojekt och att det synes tillrådligt att anspråken på nya järnvägslinjer reduceras därhän, att kostnaderna för anläggning samt för drift och underhåll kunna nedbringas i väsentlig grad. Av denna anledning bör enligt styrelsens mening ostkustbanans förlängning övervägas i form av utbyggnad av det beslutade industrispåret Örnsköldsvik — Gullänget till Husum.

Under hänvisning till det anförda har styrelsen hemställt, att statsutskottet måtte avstyrka motionerna I: 59 och II: 88.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län, som överlämnat från länsarbetsnämnden i länet samt järnvägskommittén för ostkustbanans förlängning (ostkustbanekommittén) infortrade yttranden, har anfört följande.

Ostkustbanefrågan torde få anses vara en av de allra viktigaste av de olösta norrlandsfrågor, beträffande vilka 1953 års vårriksdag i sin skrivelse nr 375 till Konungen hemställt om »överväganden, utredningar, förslag och andra åtgärder».

Vad angår de av årets motionärer berörda arbetsmarknadsproblemen inom Adalen vill länsstyrelsen åberopa vad länsarbetsnämnden i sitt yttrande anfört. Frågan om förlängning av ostkustbanan torde icke kunna bedömas enbart med hänsyn till aktuella eller framtida arbetslöshetsproblem utan torde kräva ett avgörande väsentligen med hänsyn till andra faktorer.

Emellertid vore det, såsom länsarbetsnämnden och ostkustbanekommittén samstämmigt framhållit, ur många synpunkter synnerligen värdefullt om klarhet snarast kunde vinnas i frågan. Att ostkustbanan i hela dess sträckning — såsom järnvägsstyrelsen i sitt av ostkustbanekommittén citerade yttrande av den 7 maj 1949 anfört — »först efter en ganska avsevärd tid» kan realiseras, synes icke innebära tillräcklig anledning att alltjämt uppskjuta det principiella ställningstagandet. För detta ställningstagande erforderliga utredningar böra därför utan onödigt dröjsmål återupptagas och fullföljas.

Länsarbetsnämnden i Västernorrlands län har beträffande den av motionärerna berörda frågan om sysselsättningen inom ådalsdistriktet framhållit följande.

Det äger sin riktighet, att en reducering av arbetsstyrkan skett och en ytterligare sammankrympning kommer att ske vid Kramfors skogsindu-

strier, allt eftersom vidtagna moderniserings- och rationaliseringsarbeten mogna ut. Det torde också få anses obestridligt, att byggnadsarbetarkåren i Ådals-området är för stor i förhållande till en normal byggnadsverksamhet. Dessa och en del andra med arbetsmarknadsförhållanden förknippade problem äro emellertid sedan en tid tillbaka föremål för en särskild utredning, som verkställes av kungl. arbetsmarknadsstyrelsen i samarbete med bl. a. vederbörande kommunala organ. Förutom Kramfors stad omfattar denna utredning kommunerna Högsjö, Noraström, Bjärträ och Ytterlännäs samt en del av Boteå kommun och torde bli färdig om några månader.

I denna utredning kommer att belysas arten av de problem bl. a. i avseende på sysselsättningen, som antydda strukturella förändringar kunna komma att medföra för framtiden inom Ådals-området. En lösning av dylika eventuella problem torde dock, enligt länsarbetsnämndens mening, i första hand böra sökas efter andra linjer än en överföring av arbetskraft till byggnads- och anläggningsfacken. Härvid kommer givetvis en möjlig utökning och differentiering av områdets näringsliv i första hand att prövas.

Med den kraftiga rationalisering, som länets skogsindustrier allmänt f. n. genomgå, torde man få räkna med att den nuvarande industrialiseringen på sina håll i länet icke kan väntas ha behov av den arbetskraft, som kan komma att stå till arbetsmarknadens förfogande. Med hänsyn härtill framstår det som mycket angeläget att på allt sätt stimulera en utveckling av länets näringsliv.

Enligt länsarbetsnämndens mening vore det synnerligen värdefullt om klarhet snarast möjligt kunde vinnas i frågan om ostkustbanans förlängning. De eventuella planer på utbyggnader av industrierna, som nu kunna ha gjorts beroende av järnvägsframdragningen, skulle efter en realistisk prövning av järnvägsfrågan måhända kunna aktualiseras.

Länsarbetsnämnden vill också erinra om att dellösningar, genom framdragande av industrispår, äro aktuella. Ett industrispår till AB Hägglund & Söners industrier i Gullänget inom örnsköldsviksområdet har redan beslutats och utredning pågår om en fortsättning av järnvägsförbindelsen fram till AB Mo och Domsjöes anläggningar i Husum. Länsarbetsnämnden önskar i frågan om det senare projektet understryka betydelsen av skyndsamt utredning och beslut med hänsyn till det behov av järnväg, som föreligger för traktens befolkning och berörda industrier.

I övrigt får länsarbetsnämnden framhålla värdet av att — i händelse av en konjunktturnedgång — ha tillgång till de arbetstillfällena, som ett järnvägsbyggande erbjuder, i arbetslöshetsmotverkande syfte.

Ostkustbanekommittén har bl. a. framhållit, att olika alternativ uppgjorts för en förlängning av ostkustbanan men att det icke är möjligt eller lämpligt att i förevarande sammanhang uttala sig för det ena eller andra alternativet. Kommittén har vidare erinrat om att ett industrispår beslutats mellan Örnsköldsvik och Gullänget i samma sträckning som en förlängd ostkustbana norrut till en vägport till Husbyn och att en framställning gjorts till Kungl. Maj:t om en förlängning av detta industrispår till Husums fabriksanläggning. Enligt vad kommittén upplyser har järnvägslinjen till Husum varit föremål för undersökning, på marken färdigstakats samt kostnadsberäknats genom järnvägsstyrelsens försorg. Hela kostnaden för linjen uppskattas belöpa sig till ca 16 milj. kronor.

I anslutning härtill har kommittén anfört följande.

Järnvägskommittén har givetvis ingenting att invända mot utan anser det tvärtom synnerligen lämpligt att delsträckor av ostkustbanan, vilka

äro av alldeles särskild vikt, såsom exempelvis industrispåret till Husum, brytas ut och byggas för sig såsom industrispår, under förutsättning likväl, att desamma nu så anordnas att de, såsom förut framhållits, kunna utan onödiga kostnader inkomponeras i en förlängd ostkustbana av huvudbanas kvalitet och karaktär. Det förefaller kommitterade icke osannolikt, att andra delsträckor, exempelvis Köpmanholmen—Örnsköldsvik, på samma sätt kunna komma att byggas. Om utvecklingen går i denna riktning får det under inga förhållanden bli på det sättet att anordnandet av dessa industrispår sker i sådana sträckningar och på sådant sätt att byggandet av desamma kunna av kostnadsskäl eller eljest en gång åberopas såsom hinder för förlängningen av ostkustbanan som den huvudbana densamma måste vara, om den skall kunna tillvarataga och befrämja Norrlands utveckling, av oskattbar betydelse jämväl för landet i dess helhet.

Järnvägskommittén finner på grund av det anförda, att icke minst för en enhetlig planering av ostkustbanans förlängning vore det av synnerlig vikt, om beslut i princip fattades om ostkustbanans förlängning. Först efter ett sådant beslut lärer det vara möjligt att bestämma sträckningen av banan, vilket så nära sammanhänger med var Ångermanälven skall överbyggas.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har under hänvisning till tidigare vid olika tillfällen avgivna utlåtanden i frågan tillstyrkt motionärernas hemställan.

Utskottet. Såsom av järnvägsstyrelsen erinrats har 1951 års riksdag be-myndigat Kungl. Maj:t godkänna en mellan styrelsen och AB Hägglund & Söner träffad överenskommelse om anläggning, underhåll och trafikering av spår mellan Örnsköldsviks västra och bolagets fabriksanläggning i Gullängen. Denna järnvägslinje, för vilken hittills anvisats sammanlagt 4 milj. kronor men vilken av vissa skäl ännu icke kunnat påbörjas, avses skola få samma sträckning som en förlängd ostkustbana norrut. Av järnvägsstyrelsens remissyttrande framgår vidare, att vissa undersökningar gjorts rörande förutsättningarna för ifrågavarande järnvägslinjes förlängning till Husum. Därest dessa undersökningar leda till ett positivt resultat, har styrelsen för avsikt att hänskjuta frågan till Kungl. Maj:t och i samband därmed anmäla erforderligt behov av investeringsanslag.

Då frågan om en förlängning av ostkustbanan genom successiv utbyggnad av olika delsträckor således är föremål för järnvägsstyrelsens uppmärksamhet och då det kan förväntas, att därav föranledda förslag komma att underställas statsmakternas prövning, synes det utskottet icke vara motiverat att riksdagen nu fattar särskilt beslut i förevarande ärende. Utskottet hemställer därför,

att motionerna I: 59 och II: 88 icke må bifallas av riksdagen.

Stockholm den 23 november 1954.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Närvarande: se under utlåtandet nr 183.