

## Nr 192

*Utlåtande i anledning av motioner om utbyggnad av järnvägslinjen Mellansel—Örnsköldsvik samt av ostkustbanan och norra stambanan m. m.*

(4:e avd.)

### Motionerna

I de likalydande motionerna I: 82 av herrar Axel Andersson och Per Jacobsson samt II: 101 av herrar Sellgren och Larsson i Umeå har begärts 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.

I de likalydande motionerna I: 343 av herr Werner och II: 379 av fru Marklund m. fl. har — såvitt nu är i fråga — yrkats att riksdagen måtte uttala att ostkustbanan skall byggas ut.

I de likalydande motionerna I: 365 av herr Strandberg m. fl. och II: 403 av herr Petersson i Gäddvik m. fl. har begärts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om omgående utredningar och förslag till lämpliga åtgärder i avseende på om- och nybyggnad av ostkustbanan och norra stambanan, i syfte att väsentligt förkorta tågens gångtider mellan övre Norrland och Mellansverige, samt att frågan om eventuella arbetsinsatser för utbyggnadsarbetenas sammankopplande med arbetsmarknadspolitiska synpunkter härvid särskilt klarlägges.

### Remissyttrandena

Över motionerna har yttranden inhämtats från statens järnvägar, arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt Näringslivets trafikdelegation. Se bilaga till detta utlåtande.

*Bihang till riksdagens protokoll 1970. 6 saml. Nr 192*

## Utskottet

I SJ:s yttrande över motionerna framhålls att frågan om ostkustbanans förlängning är av stor omfattning och kräver betydande insatser såväl projekterings- som investeringsmässigt. SJ anser sig inte ha resurser för förnyade undersökningar av projektet, som dessutom bedöms som ointressant från transportekonomisk synpunkt jämfört med andra objekt. Detsamma anses i viss utsträckning gälla delsträckan Örnköldsvik—Husum. De föreslagna linjeomläggningarna i Långseleområdet ställer sig SJ också avvisande till under hänvisning till bl. a. företagsekonomiska synpunkter. Vad beträffar alternativet ny linje Nyland—Mellansel anses samma förhållanden gälla som nämnts beträffande förslaget till förlängning av ostkustbanan. Trafikökningen på norra stambanan fortsätter emellertid enligt SJ, och skulle i framtiden kapacitetsproblem uppstå i avsnittet söder om Långsele kommer frågan om en anslutningslinje mellan stambanan och ostkustbanan att tas upp som ett alternativ till utbyggnad av stambanan, t. ex. genom dubbelspår på hårt belastade delsträckor.

Enligt målsättningen för SJ:s verksamhet skall alla investeringar bedömas från företagsekonomisk synpunkt. Även om särskilda skäl skulle tala för ett bidrag från staten för något av berörda projekt säger sig SJ inte kunna åtaga sig — också om projekteringsresurser skulle finnas — att närmare undersöka det utan särskild ersättning med hänsyn till dess art.

I yttrandena från de fyra länsstyrelserna har understrukits kommunikationsfrågornas betydelse ur lokaliserings- och regionalpolitiska synpunkter. Det framhålls vidare (länsstyrelsen i Västernorrlands län) att utredningar som syftar till att förbättra järnvägs kommunikationerna mellan Norrlands kustland och övriga delar av landet inte enbart bör belysa företagsekonomiska resultat av eventuella ny- eller ombyggnader utan även redovisa samhällsekonomiska, fysiskt planmässiga, lokaliseringspolitiska samt arbetsmarknadspolitiska konsekvenser av alternativa förslag till bansträckningar eller andra åtgärder.

Utredningarna bör (länsstyrelsen i Jämtlands län) omfatta både ostkustbanan och norra stambanan samt anslutningarna dem emellan och så klart som möjligt belysa de regionalpolitiska konsekvenserna av olika åtgärder. Även det i motionerna påtalade behovet av en järnvägs linje mellan Örnköldsvik och Umeå bör omfattas av utredningarna som ett led i frågan om ostkustbanans utbyggnad norrut.

Varje möjlighet att pressa gods- och persontransporttider från övre Norrland bör (länsstyrelsen i Norrbottens län) tillvaratas samt frågan om en förlängning av ostkustbanan snarast utredas.

Även enligt Näringslivets trafikdelegation synes det motiverat att en mer ingående utredning göres av de ekonomiska konsekvenserna m. m. av de av motionärerna föreslagna utbyggnaderna. I samband med det kommersiella

utvecklingsarbete som SJ kontinuerligt bedriver torde enligt Trafikdelegationen inte minst överväganden rörande lönsamhet av eventuella godsspårutbyggnader längs Norrlandskusten ha aktualiserats. Det hos SJ föreliggande grundmaterialet anses också kunna nyttiggöras vid bedömningen av huruvida de i motionerna I: 365 och II: 403 föreslagna åtgärderna i avseende på om- och tillbyggnad av ostkustbanan och norra stambanan kan komma till stånd i syfte att förkorta tågens gångtider mellan övre Norrland och Mellansverige.

Med hänsyn till den stora betydelse transportväsendets utformning har för lösandet av de lokaliserings- och regionalpolitiska problemen bör enligt utskottets uppfattning fortsatta ansträngningar göras att samordna åtgärderna på dessa områden. Förbättrade järnvägskommunikationer mellan Norrlands kustland och övriga delar av landet liksom mellan övre Norrland och Mellansverige framstår härvidlag som i och för sig angelägna önskemål. Även om så är förhållandet är utskottet dock inte berett att tillstyrka att riksdagen — såsom i motionerna I: 343 och II: 379 föreslagits — nu gör ett uttalande om att ostkustbanan skall byggas ut. Motionerna i fråga avstyrks därför i denna del.

Utskottet förutsätter att SJ vid sin kontinuerliga planering och projektering uppmärksammat följer transport- och trafikutvecklingen inom berörda områden samt verkställer de kompletterande utredningar och undersökningar som kan visa sig påkallade. Likaså förutsätter utskottet att därest verket skulle behöva ytterligare resurser härför i exempelvis personellt eller ekonomiskt avseende sådana ställs till dess förfogande.

I anslutning till det anförda må erinras om utskottets uttalande tidigare denna dag (utl. nr 191) att det är angeläget att en fortlöpande uppföljning och effektiv samordning av de trafikpolitiska åtgärderna sker med hänsyn till olika landsdelars behov och intressen. Vid den integrerade trafikplanering som därvid erfordras bör vidare beaktas inte blott de skilda trafikgrenarnas lönsamhet och kostnadsansvar var för sig utan även deras inbördes beroende av varandra samt den totala samhällsekonomiska effekten vid olika transportalternativ. Målet skall sålunda vara att i överensstämmelse med riksdagens beslut för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till från samhällsekonomisk synpunkt lägsta möjliga kostnader. Hänsyn måste därvid även tas till sociala, näringspolitiska och lokaliseringspolitiska förhållanden.

Utskottet anser sig också kunna utgå från att Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på de av motionärerna aktualiserade frågorna samt vidtar i anledning härav erforderliga åtgärder. Under hänvisning härtill finner utskottet någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida ej påkallad och avstyrker följaktligen motionerna I: 82 och II: 101 samt I: 365 och II: 403.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen avslår motionerna I: 343 och II: 379 i vad de avser utbyggnad av ostkustbanan,
2. att riksdagen avslår motionerna I: 82 och II: 101,
3. att riksdagen avslår motionerna I: 365 och II: 403.

Stockholm den 17 november 1970

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

---

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Bohman (m), Axel Andersson (fp), Rikard Svensson (s), Ivar Johansson (cp), fru Wallentheim (s), herrar Mårtensson (s), Per Jacobsson (fp), Bertil Petersson (s), Herbert Larsson (s), Hjorth (s), Rönnberg (s), Eric Peterson (fp), fru Lilly Ohlsson (s), herrar Strandberg (m) och Johan Olsson (cp) samt

från andra kammaren: herrar Karlsson i Olofström (s), Almgren (s), Mellqvist (s), Eliasson i Sundborn (cp), Gustafson i Göteborg (fp), Nordstrandh (m), Johansson i Norrköping (s), Nilsson i Tvärålund (cp), Gustafsson i Uddevalla (s), Källstad (fp), Cassel (m), Jönsson i Arlov (s), Dahlgren (cp), Zachrisson (s) och Lindberg (s).

---

#### Reservationer

1. av herr Axel Andersson (fp)
2. av herr Strandberg (m)
3. av herr Nilsson i Tvärålund (cp).

**Yttranden över motionerna I:82 och II:101, I:343 och II:379 samt I:365 och II:403**

Statens järnvägar (12.6.1970)

*Motionerna I: 343 och II: 379 punkt d) samt I: 82 och II: 101*

Frågan om en förlängning av Ostkustbanan från en lämplig station på linjen Härnösand—Långsele till Örnsköldsvik, Umeå och vidare norrut har aktualiserats vid åtskilliga tillfällen.

Den hittills mest omfattande utredningen gjordes av Norrlandskommittén och dåvarande Järnvägsstyrelsen under åren 1945—47 på Kungl. Maj:ts uppdrag. Den beräknade transportekonomiska lönsamheten visade sig vara klart otillräcklig och utredningen framhöll att andra synpunkter än rent transportekonomiska måste bli utslagsgivande vid det fortsatta bedömandet av frågan.

Senare har vissa smärre, kompletterande utredningar gjorts utan att leda till något beslut i frågan. Bl. a. har förutsättningarna för ett industrispår till Husum från Örnsköldsvik preliminärt undersökts utan att lönsamhet kunnat påvisas.

Frågan om Ostkustbanans förlängning är av stor omfattning och kräver betydande insatser såväl projekterings- som investeringsmässigt. SJ projekteringsresurser är f. n. hårt ansträngda med ett flertal stora objekt. Här kan nämnas Öresundstunneln, utbyggnad av fjärrblockeringen, automatisk hastighetsövervakning etc. SJ anser sig därför inte ha resurser för förnyade undersökningar av detta projekt som måste bedömas som ointressant från transportekonomisk synpunkt jämfört med andra objekt.

Vad som sagts ovan kan i viss utsträckning anses gälla även delsträckan Örnsköldsvik—Husum. F. n. finns inga aktuella planer på en förnyad utredning av frågan om ett ev. industrispår till Husum eller till någon annan industriort inom området. Skulle förutsättningarna för en lönsam järnvägsdrift i denna relation förändras i positiv riktning kan frågan emellertid komma att tas upp till förnyad prövning.

Det förtjänar i detta sammanhang påpekas att den på senare tid alltmer utvecklade enhetslasttekniken med kombinerade transporter järnväg—bil kan minska behovet av direkt spåranslutning till industrier. Containertekniken ger stora möjligheter till en samordnad lösning av industrins interna och externa transportproblem. Ofta ställer sig biltransport till en lämpligt belägen containerterminal som ett konkurrenskraftigt alternativ till industrispåret från såväl effektivitets- som kostnadssynpunkt.

*Motionerna I: 365 och II: 403*

Järnvägslinjerna från syd- och mellansverige till Norrland är och har under många år varit föremål för omfattande upprustningsarbeten. Här kan bl. a. nämnas utbyggnaden av fjärrblockeringen som inom några år kommer att vara slutförd på hela sträckan Stockholm/Mjölby—Riksgränsen. Samtidigt har banan förstärkts genom räls- och slipersbyten och förstärkning av underbyggnaden vilket bl. a. medgett en höjning av tågshastigheten till 100—120 km/tim. på större delen av huvudlinjerna.

Genom införandet av fjärrblockering har kapaciteten kunnat ökas så att ytterligare utbyggnad av dubbelspår t. v. inte bedöms nödvändig.

Motionärernas förslag till linjeomläggningar i Långseleområdet har tidigare diskuterats inom SJ. Av flera skäl har man emellertid ännu inte ansett en omläggning vara aktuell. Bl. a. föreligger ännu inget större behov av en avlastningslinje från Långsele och söderut. Som motionärerna framhåller skulle emellertid en omläggning av resandetrafiken övre Norrland—mellansverige till Ostkustbanan även medföra fördelar från såväl restids- som servicesynpunkt.

Även om de i motionen först nämnda förslagen till linjeomläggning i sig själva kräver en förhållandevis liten investering torde ett genomförande av projektet knappast bli lönsamt från företagsekonomisk synpunkt. Linjen Långsele—Sundsvall kan inte ta emot en större trafikökning utan omfattande upprustning. Denna linje ger dessutom enligt SJ beräkningar ett klart underskott. Förslagen till anslutningslinje i Långsele kan därför inte bedömas isolerat utan hänsyn måste tas även till de följdinvesteringar som blir nödvändiga.

För alternativ 3 — ny linje Nyland—Mellansel — kan samma förhållande anses råda som för förslaget till en förlängning av Ostkustbanan. SJ projekteringsresurser medger inte att från transportekonomisk synpunkt mindre intressanta projekt undersöks närmare.

Trafikökningen på norra stambanan fortsätter emellertid, och skulle i framtiden kapacitetsproblem uppstå i avsnittet söder om Långsele kommer frågan om en anslutningslinje mellan stambanan och Ostkustbanan att tas upp som ett alternativ till utbyggnad av stambanan, t. ex. genom dubbelspår på hårt belastade delsträckor.

Enligt målsättningen för SJ verksamhet skall alla investeringar bedömas från företagsekonomisk synpunkt. Om särskilda skäl talar för ett bidrag från staten för något av ovan nämnda projekt undandrar sig SJ bedömande. Skulle så vara fallet kan emellertid SJ inte åta sig — även om projekteringsresurser skulle finnas — att närmare undersöka något av ovanstående projekt utan särskild ersättning med hänsyn till deras art.

## Arbetsmarknadsstyrelsen (12.6.1970)

Näringslivet har i skogslänen en inriktning som i väsentliga avseenden skiljer sig från övriga delar av landet. De förvärvsarbetandes fördelning på olika näringsgrenar framgår av följande sammanställning.

*Förvärvsarbetande fördelade på näringsgrenar 1:a kvartalet 1970*  
(Enligt AKU) %

	Jord- och skogsbruk	Industri	därav verk- stads- industri	Byggnads- o. anl- verksamhet	Service	S:a
Skogslänen	11,2	28,1	6,9	10,2	50,5	100
Övriga riket	6,8	29,5	12,1	9,2	54,4	100

Som framgår av tablån har skogslänen en betydligt större andel sysselsatta inom jord- och skogsbruk än övriga riket. Vidare är andelen sysselsatta inom den expansiva verkstadsindustrin avsevärt lägre än i övriga Sverige.

Näringsgrensfördelningen har i samband med de snabba strukturella förändringar som utmärker dagens näringsliv medfört betydande sysselsättningssvårigheter för skogslänen som helhet. Dessa svårigheter har tagit sig uttryck bl. a. i höga nettoutflyttningssiffror och vikande befolkningsutveckling.

Mellan 1960 och 1969 redovisade skogslänen en nettoutflyttning på drygt 125 000 personer vilket motsvarar 0,8 % av befolkningen per år. Under perioden 1960—69 ökade hela Sveriges befolkning med sammanlagt 6,9 % medan skogslänens gick tillbaka med 2,6 %. Endast Gävleborgs län uppvisade en svagt positiv utveckling. Den kraftigaste befolkningsminskningen under 1960-talet har Jämtlands län haft med en minskning på 9,5 %. Övriga skogslän, förutom Gävleborgs län, har under perioden gått tillbaka med 2—4 %. För flera län, bl. a. Norrbottens och Västernorrlands län, har utvecklingen skärpts under de båda senaste åren.

Stora skillnader i folkmängdsutveckling föreligger inom skogslänsområdet mellan inlandet som går kraftigt tillbaka och kustlandet som har en gynnsammare utveckling. I övre Norrland har befolkningen i de kommunblock som gränsar mot Östersjön ökat i samma takt som hela landets befolkning. Detta har till följd att befolkningskoncentrationen till A-centra går något snabbare i skogslänen än i övriga riket, men andelen av befolkningen bosatta i A-centra är fortfarande betydligt lägre.

De sysselsättningsskapande arbetsmarknadspolitiska åtgärderna sysselsatte under 1969 i skogslänen 13 000 personer i genomsnitt per månad varav 9 800 föll på beredskapsarbeten och resten på olika former av skyddad verksamhet.

Härtill kommer de sysselsättningstillfällena som skapats genom lokaliseringspolitiska insatser. Vid de företag i skogsläna som under perioden 1963—1969 fått någon form av lokaliseringspolitiskt stöd har hittills (årsskiftet 1969/70) den faktiska sysselsättningen ökat med 13 000 personer. Sammanlagda antalet anställda vid dessa företag uppgick vid årsskiftet 1969/70 till 70 000 personer.

För att underlätta den yrkesmässiga omställningen har särskild uppmärksamhet ägnats utbildningsåtgärderna. Sammanlagt påbörjade under 12-månadersperioden april 1969—mars 1970 25 000 personer någon form av arbetsmarknadsutbildning. Det motsvarar 35 % av hela antalet personer i riket som påbörjade arbetsmarknadsutbildning under denna tidsperiod.

För att underlätta den geografiska omflyttningen beviljades under 1969 21 200 personer hemmahörande i skogsläna flyttningsbidrag i form av starthjälp. Av dessa flyttade 40 % inom skogsläna.

Trots de betydande arbetsmarknadspolitiska insatserna är arbetslösheten i skogsläna mycket högre än i övriga Sverige. Under 1969 låg enligt AKU det relativa arbetslöshetstalet i genomsnitt på 3,4 %, vilket kan jämföras med riksgenomsnittet på 1,8 %. För övre Norrland låg arbetslösheten så högt som 4,7 % i genomsnitt. Dessutom är den undersysselsättning som visar sig i bl. a. andelen latent arbetssökande bland de gifta kvinnorna betydligt högre i skogsläna (8,6 %) än i hela riket (5,5 %).

Skillnaden i arbetsmarknadssituationen mellan skogsläna och övriga riket belyses även av förhållandet mellan vid arbetsförmedlingarna anmälda arbetslösa och obesatta platser. I hela landet gick det under fjolåret i genomsnitt 160 obesatta platser på 100 arbetslösa, medan i de sju nordligaste läna antalet arbetslösa var dubbelt så stort som antalet lediga platser.

De i motionerna I: 82 och I: 365 föreslagna utbyggnaderna av järnvägslinjen mellan Mellansel och Örnköldsvik resp. Nyland och Mellansel faller inom tre A-regioner: Härnösand/Kramfors, Sollefteå och Örnköldsvik, samtliga inom Västernorrlands län.

Befolkningsutvecklingen har i två av dessa A-regioner, Sollefteå och Härnösand/Kramfors, varit starkt negativ under 1960-talet (−19,7 resp. −9,2 %), medan den varit mindre ogynnsam i Örnköldsviks A-region (−1,5 %).

Antalet arbetslösa och obesatta platser under 1969 framgår av följande tablå.

	Antal arbetslösa	% av bef. 15—64 år	Antal obesatta platser	% av bef. 15—64 år
Härnösand/Kramfors	489	13,3	422	11,4
Sollefteå	618	27,0	41	1,8
Örnköldsvik	435	10,8	189	4,7



Riksgenomsnittet för arbetslösa resp. obesatta platser i ‰ av befolkningen i åldern 15—64 år var 7,0 resp. 11,0. Antalet arbetslösa låg alltså i samtliga tre A-regioner över riksgenomsnittet.

En stor del av de arbetslösa hör till grupper av starkt ortsbunden arbetskraft. Så var t. ex. vid arbetslöshetsräkningen i mars 1970 i Sollefteå och Örnsköldsviks A-regioner ca 42 ‰ av de arbetslösa över 60 år, medan siffran för Härnösand/Kramfors låg omkring riksgenomsnittet, 38 ‰.

Antalet sysselsatta i beredskapsarbete uppgick under 1969 i Västernorrlands län till i genomsnitt knappt 1 200 per månad. Under budgetåret 1969/70 beräknas de totala kostnaderna för beredskapsarbete i länet uppgå till 90,2 milj. kronor, varav kostnader för vägarbeten 42,5 milj. kr. Det sammanlagda statsbidraget beräknas till 65,3 milj. kr.

#### Länsstyrelsen i Västernorrlands län (16.6.1970)

Länsstyrelsen har i skrivelse den 19.12.1969 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet (bifogas) samt i yttrande den 19.1.1970 över lokaliseringsutredningens delbetänkande »Lokaliserings- och regionalpolitik» starkt betonat kommunikationsfrågornas betydelse vid utformningen av den framtida regionalpolitiken. Strävandena härvidlag bör vara sådana att de transportpolitiska åtgärderna på ett effektivt sätt samordnas med de regionalpolitiska. Varje åtgärd som bidrager till att uppnå detta syfte bör därför hälsas med tillfredsställelse. Länsstyrelsen finner att förslag om utredningar, som syftar till att förbättra järnvägs kommunikationerna mellan Norrlands kustland och övriga delar av landet överensstämmer med länsstyrelsens tidigare uttalanden. Sådana utredningar bör emellertid inte enbart belysa företagsekonomiska resultat av eventuella ny- eller ombyggnader utan även redovisa samhällsekonomiska, fysiskt planmässiga, lokaliseringspolitiska samt arbetsmarknadspolitiska konsekvenser av alternativa förslag till bansträckningar eller andra åtgärder. Det utredningsmaterial som redovisas i motionerna ger inte tillräckligt underlag för att länsstyrelsen skall kunna ta ställning till vilka åtgärder som i första hand bör undersökas. Finner emellertid riksdagen att något av de i motionerna föreslagna alternativen bör förordas vill länsstyrelsen framhålla, med stöd av yttranden från länsarkitekten, Mo och Domsjö Aktiebolag, Norrlands Skogsägares Cellulosa AB samt från sammanläggningsdelegerade för Örnsköldsviks blivande kommun, att industriorternas Husum, Köpmanholmen och Bjästa anslutning till järnvägslinje i första hand bör utredas.

Detta yttrande behandlades i planeringsrådet den 12.6.1970 varvid här framförda synpunkter tillstyrktes.

**Länsstyrelsen i Jämtlands län (15.6.1970)**

Länsstyrelsen har tidigare i skilda sammanhang pekat på den stora betydelse, som insatser inom transportsektorn har som lokaliseringspolitiskt instrument. Länsstyrelsen vill här särskilt hänvisa till den för länsstyrelserna och planeringsråden i de fyra nordligaste länen gemensamma hemställan angående en översyn av kommunikationsfrågor med regionalpolitisk betydelse, som den 17 december 1969 överlämnades till kommunikationsdepartementet. I denna hemställan påtalades och exemplifierades på ett ingående sätt den brist på överensstämmelse som för närvarande råder mellan uttalade regionalpolitiska och trafikpolitiska mål och de konsekvenser detta för med sig för befolkning och näringsliv i norra Sverige. Sin allmänna inställning till dessa frågor har länsstyrelsen sålunda redovisat i denna hemställan.

I motionerna I: 365 och II: 403 påpekas att det för närvarande saknas möjligheter att skapa attraktiva övernattningsförbindelser mellan Stockholm och övre Norrland och diskuteras därefter olika vägar att åstadkomma sådana förbättringar.

Länsstyrelsen delar helt motionärernas syn på värdet av förbättrade järnvägsförbindelser mellan övre Norrland och Mellansverige och stöder sålunda motionärernas hemställan om omgående utredningar i detta avseende. Utredningarna bör givetvis omfatta både Ostkustbanan och Norra stambanan samt anslutningarna dem emellan och så klart som möjligt belysa de regionalpolitiska konsekvenserna av olika alternativa åtgärder. Såväl om- och nybyggnadsbehov som andra åtgärder bör diskuteras.

Länsstyrelsen anser sig med detta även ha yttrat sig över motionerna I: 343 och II: 379 i vad avser hemställan under d).

Även det i motionerna I: 82 och II: 101 påtalade behovet av en järnvägslinje mellan Örnsköldsvik och Umeå bör omfattas av ovannämnda utredningar som ett led i frågan om Ostkustbanans utbyggnad norrut. Beträffande de av motionärerna diskuterade förbindelse- och godsspår saknar länsstyrelsen tillräcklig detaljkännedom för att kunna bedöma de nämnda skogsindustriernas behov av järnvägstransporter och önskvärdheten från regionalpolitisk synpunkt av de olika förbindelselinjerna.

**Länsstyrelsen i Västerbottens län (18.6.1970)**

Länsstyrelsen har i rubr. ärende haft underhandskontakt med industriföretagen Masonite AB och Norrlands Skogsägares Cellulosa AB samt SJ:s driftdistriktsexpedition i Umeå. För egen del anför länsstyrelsen följande.

Länsstyrelserna i landets fyra nordligaste län har under december 1969 i gemensam skrivelse till kommunikationsministern påtalat att nuvarande trafikpolitik strider mot statens regionalpolitiska intentioner. Länsstyrelsen

i Västerbottens län har även i skrivelse till statsministern den 20.4.1970 framhållit detta förhållande.

Nuvarande höga kostnader för gods- och persontransporter hämmar allvarligt norrländskt näringslivs konkurrensförmåga. Länsstyrelsen hälsar med tillfredsställelse att ett speciellt transportstöd för varutransporter kommer att inrättas som ett led i samhällets regionalpolitik. Norrländsk industri producerar i stor omfattning s. k. fraktkänsliga varor med låg förädlingsgrad, varför det föreslagna stödet kan väntas i väsentlig grad skapa gynnsammare konkurrensbetingelser.

Länsstyrelsen anser det emellertid vara av vital betydelse att samhället även beaktar långväga persontransporter. För närvarande isolerar höga resekostnader och mindre goda flygförbindelser i många avseenden Norrlands befolkning från övriga Sverige. Kontaktproblemen berör i särskilt hög grad personer i ledande ställning inom företag och förvaltning, men även andra funktioner inom ett företag, t. ex. då det gäller att snabbt få ut servicepersonal till en havererad maskin. Personkontaktproblemen har emellertid även en social aspekt, såtillvida som den enskilda människans möjligheter att besöka släktingar och vänner i andra delar av landet får anses vara ett väsentligt kvalitetskriterium på en bostadsort. Allt detta kan sammanfattas så att en Orts åtkomlighet för såväl från- som tillresor är av central betydelse för dess utvecklingsmöjligheter. Kvalitetsskillnaderna mellan olika orter i detta avseende är utomordentligt stora. Länsstyrelsen noterar med tillfredsställelse att riksdagens statsutskott under årets vårsession påyrkat en utredning av ovannämnda problem och hoppas att en sådan snarast kommer till stånd.

Nuvarande kollektiva persontransportförbindelser mellan Norrlands kuststäder är mycket bristfälliga. Buss torde vara det mest utnyttjade transportmedlet. Restiden Umeå—Sundsvall uppgår till ca fem timmar. Flyg utnyttjas i viss utsträckning som ett alternativ till busstrafik. Flygets fördelar jämfört med landsvägstrafik minskar emellertid vid kortare avstånd på grund av långa terminaltider. Sålunda kan nämnas att buss- resp. flygresor Umeå—Örnsköldsvik torde vara likvärdiga alternativ i tidshänseende.

Privatbilen är sannolikt det mest utnyttjade färdmedlet vid persontransport mellan Norrlands kuststäder. Sannolikt kommer privatbilens andel av den totala persontrafiken i detta avseende att öka.

Sammanfattningsvis konstaterar länsstyrelsen att en förlängning av Ostkustbanan skulle kunna medföra bättre kollektiva persontransportförbindelser mellan berörda Norrlandsstäder. Järnväg skulle sannolikt komma att föredras framför buss och flyg av ett flertal trafikanter. Det är emellertid svårt att bedöma privatbilismens betydelse i sammanhanget. Sannolikt kan järnväg komma att visa sig vara överlägsen privatbilen vid längre reseavstånd — t. ex. Umeå—Sundsvall, medan det senare färdmedlet används vid kortare resor. Vid beaktande av relevanta faktorer finner länsstyrelsen att

en förlängning av Ostkustbanan medför påtagliga fördelar för trafikanter mellan Norrlands kuststäder. Emellertid torde ej persontrafiken komma att bli av sådan omfattning att den kan motivera en föreslagen utbyggnad.

Vid samtal med företrädare med norrländsk industri har länsstyrelsen funnit att det finns ett mycket stort intresse för en utbyggnad av Ostkustbanan. Ett flertal större trävaruindustrier är lokaliserade inom området. För närvarande saknar många av dessa tillgång till industrispår. Då omlastningskostnader lastbil/järnväg är höga utnyttjas ofta lastbil eller båt för externa transporter.

Länsstyrelsen har självfallet svårt att bedöma huruvida en förlängning av Ostkustbanan med spår till aktuella industrier är ekonomiskt motiverad, då den framtida konkurrensen mellan olika transportorgan är okänd. Många stora industriernas entydiga intresse av en utbyggnad talar emellertid för att en sådan kan visa sig vara ekonomiskt motiverad.

#### Länsstyrelsen i Norrbottens län (25.6.1970)

Med tanke på att järnvägslinjen Mellansel—Örnsköldsvik ligger i Väster-norrlands län och länsstyrelsen inte har någon uppfattning varken om linjens nuvarande funktion eller om vad en utbyggnad skulle innebära anser sig länsstyrelsen inte böra ta ställning till likalydande motionerna I: 82 och II: 101.

Likalydande motionerna I: 343 och II: 379 samt I: 365 och II: 403 tar upp samma frågeställning nämligen om- och nybyggnad av Ostkustbanan och Norra stambanan i syfte att förbättra förutsättningarna för näringslivet i mellersta och övre Norrland.

Ur principiell synpunkt vill länsstyrelsen framhålla följande. I olika sammanhang har länsstyrelsen understrukt det förhållandet att transportväsendets utformning har en avgörande betydelse för lösandet av de regionalpolitiska problemen. Transportkostnaderna och transporttiderna är lokaliseringfaktorer av primär betydelse. De fraktreduceringar som skall gälla från och med den 1 januari 1971 innebär nya förutsättningar för en industriexpansion i övre Norrland. Samtidigt har betydande insatser vidtagits av statens järnvägar för att nedbringa transporttiderna. Av naturliga skäl måste alla tidsvinster till marknadens tyngdpunkt hälsas med tillfredsställelse av företag och människor i rikets perifera delar.

Principiellt finner därför länsstyrelsen motionernas grundtema — att nedbringa transporttiderna — vara väl förenlig med de regionalpolitiska strävandena.

Däremot är länsstyrelsen inte beredd att ta ställning till sättet varpå dessa tidsvinster skall erhållas. Motionernas allmänt hållna ordalydelse ger inte underlag för en saktidiskussion.

Länsstyrelsen vill därför sammanfattningsvis framhålla betydelsen av att

varje möjlighet att pressa gods- och persontransporttider från övre Norrland bör tillvaratas. Då statens järnvägar enligt länsstyrelsens förmenande hittills bedrivit detta arbete i en mycket progressiv anda synes det i första hand lämpligt att frågan övervägs inom detta verk.

Länsstyrelsen anser att frågan om en förlängning av Ostkustbanan snarast bör utredas. Härvid bör beaktas huruvida äldre ortsbunden arbetskraft kan sysselsättas i anläggningsarbeten. Samhället måste ofta genom beredskapsarbeten skapa sysselsättning för denna arbetskraft, varför den *reella* samhällskostnaden för ifrågavarande anläggningsarbeten kan betraktas som ringa. Utbyggnad av Ostkustbanan bör vidare enligt länsstyrelsens uppfattning betraktas som ett led i samhällets regionalpolitiska strävanden ifall avsevärda fördelar uppkommer för norrländskt näringsliv, varför en rent företagsekonomisk kalkyl ej bör få bli vägledande för ett eventuellt beslut i frågan. Såvida en företagsekonomisk kalkyl ej indikerar lönsamhet, bör SJ kompenseras på lämpligt sätt för sina »regionalpolitiska kostnader».

#### Näringslivets trafikdelegation (8.6.1970)

I samtliga ovannämnda motioner hemställes om utbyggnad av järnvägslinjer i Norrland. I motionerna I: 343 och II: 379 hemställes sålunda under d) om att Ostkustbanan skall byggas ut, i motionerna I: 82 och II: 101 om utbyggnad av järnvägslinjen Mellansel—Örnsköldsvik m. m. samt i I: 365 och II: 403 om utbyggnad för att ernå bättre järnvägsförbindelse mellan övre Norrland och Mellansverige.

Eftersom i de två förstnämnda motionerna icke förekommer någon närmare motivering till motionärernas hemställan under d) om utbyggnad av Ostkustbanan eller ens anges den tilltänkta sträckningen av densamma, finner Trafikdelegationen icke möjligt ingå på en realbehandling av motionerna i denna del.

I motionerna I: 82 och II: 101 hemställes om utredning i första hand rörande utbyggnad av järnvägslinjen Mellansel—Örnsköldsvik att även omfatta godsspår till Husum och i andra hand om utredning rörande byggande av järnvägslinje Örnsköldsvik—Umeå med förbindelser till Husum, Rundvik och Hörnefors samt godsspår till Köpmanholmen söder om Örnsköldsvik.

Trafikdelegationen anser att i sistnämnda motioner vissa skäl anförts som kan motivera en närmare utredning angående utbyggnad av vissa järnvägslinjer i Norrland. Mellan Örnsköldsvik och Umeå ligger som motionärerna framhåller en rad orter, som uppenbarligen skulle vara betjänta av förbättrade till- och fråntransporter av råvaror och industriprodukter i samband med industriproduktionens utveckling på respektive orter. De i motionerna föreslagna åtgärderna skulle sålunda komma att beröra en rad industriers transporter av massaved, massa och även papper.

Mo och Domsjö AB har på förfrågan uppgivit, att transporter av massaved till Husum i dag huvudsakligen sker genom flottning och bogsering. Innevarande år beräknas den totala volymen ved på järnväg från södra Sverige uppgå till ca 55 000 m<sup>3</sup>t. Järnvägstransporterad ved norrifrån beräknas uppgå till 10 000—20 000 m<sup>3</sup>t/år. Då en förkortning av Ostkustbanan samt anläggande av en linje Örnköldsvik—Husum skulle komma att förbättra järnvägens konkurrensmöjligheter, torde detta även medföra att transportvolymen massaved på järnväg ökar. Beträffande massa transporteras årligen ca 80 000 ton med bil Husum—Örnköldsvik för att där lastas på järnväg. Dessutom torde hälften av produktionen vid det planerade pappersbruket i Husum, ca 35 000 ton, på liknande sätt komma att fraktas per järnväg. För dessa transporter skulle en järnvägslinje mellan Husum och Örnköldsvik vara av mycket stor betydelse.

Även övriga skogsindustrier, belägna mellan Örnköldsvik och Umeå, har i ärendet anfört liknande synpunkter. Industrierna i Rundvik och Hörnefors synes ha intresse av en spårutbyggnad som medger frekventa godstågsförbindelser och likaså är ett godsspår till Köpmanholmen söder om Örnköldsvik av betydande intresse för ifrågavarande industri. Samtliga berörde industriföretag framhåller dock, att kostnaderna för järnvägsfrakt icke får överstiga kostnaderna för alternativa transportsätt.

Mot denna bakgrund synes motiverat att en mer ingående utredning göres av de ekonomiska konsekvenserna m. m. av de av motionärerna föreslagna utbyggnaderna. En del av ifrågavarande utredningsmaterial torde dock redan finnas tillgängligt hos statens järnvägars centralförvaltning för underlättande av en bedömning av ärendet. Sakunderlag torde ha frambragts hos SJ i samband med det kommersiella utvecklingsarbete som SJ kontinuerligt fullgör. Härvid torde icke minst överväganden rörande lönsamhet av eventuella godsspårutbyggnader längs Norrlandskusten ha aktualiserats.

Detta hos SJ föreliggande grundmaterial torde även kunna nyttiggöras vid bedömningen av huruvida de i motionerna I: 365 och II: 403 föreslagna åtgärderna i avseende på om- och tillbyggnad av Ostkustbanan och norra stambanan kan komma till stånd i syfte att förkorta tågens gångtider mellan övre Norrland och Mellansverige.

Trafikdelegationen finner sålunda med hänvisning till ovanstående, att skäl talar för att en närmare utredning — i första hand genom statens järnvägars försorg — utföres beträffande konsekvenserna av de i ovan nämnda motioner I: 82 (II: 101) och I: 365 (II: 403) ifrågasatta åtgärderna. Innan en sådan utredning och därmed ett mera konkret sakmaterial föreligger, anser sig delegationen icke slutgiltigt kunna ta ställning till huruvida de i motionerna ifrågasatta om- och nybyggnaderna av vissa järnvägslinjer bör komma till utförande.