

Nr 14

Trafikutskottets betänkande i anledning av motioner om förlängning av ostkustbanan samt om åtgärder för att förkorta restiden på järnväg mellan övre Norrland och Mellansverige

Motionerna

I motionen 1971:930 av herr Hedlund m. fl. (c, fp, m, vpk) har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om skyndsam prövning av frågan om en förlängning av ostkustbanan och att Kungl. Maj:t för riksdagen redovisar resultatet härav.

I motionen 1971:971 av herr Winberg m. fl. (m) har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om omgående utredningar och förslag till lämpliga åtgärder i avseende på om- och/eller nybyggnad av ostkustbanan och norra stambanan i syfte att väsentligt förkorta tågens gångtider mellan övre Norrland och Mellansverige.

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 betänkande.

Utskottet

I statens järnvägars yttrande över motionerna hänvisas inledningsvis till vad SJ anförde beträffande de vid fjolårets riksdag väckta motionerna i samma ämne. Därvid framhölls bl. a. att frågan om ostkustbanans förlängning är av stor omfattning och kräver betydande insatser såväl projekterings- som investeringsmässigt. SJ ansåg sig inte ha resurser för förnyade undersökningar av projektet, som dessutom bedömdes som ointressant från transportekonomisk synpunkt jämfört med andra projekt.

Beträffande den i motionen 1971:930 särskilt nämnda sträckan Långsele—Vännäs framhålls nu att denna visserligen är starkt trafikerad men att ett dubbelspår därstädes inte bedöms nödvändigt under den tid som kan överblickas. Skulle linjekapaciteten bli otillräcklig kan den i första hand ökas med mindre kostnadskrävande åtgärder, såsom förlängning av stationernas mötesspår, utbyggnad av nya mötesplatser etc. Beträffande de i motionen gjorda uppskattningarna av byggnadskostnaderna för en utbyggd ostkustbana m. m. anges att de förefaller låga och att man inte heller kan bortse från de följdinvesteringar som aktualiseras i form av upprustning av ostkustbanan söder om Härnösand. I fråga om behovet av spåranslutning till de inom området belägna industrierna framhålls att möjligheterna att tillgodose industrins behov av järnvägs-transporter utan att bygga ut industrispår förbättrats avsevärt i samband med enhetslastteknikens utveckling. Skulle det visa sig transportekonomiskt lönsamt att anlägga ett industrispår till någon av industrierna i området kan detta komma till utförande oberoende av frågan om ostkustbanans förlängning.

I anledning av uttalandet i nämnda motion att man från försvarssynpunkt inte önskar att en utbyggnad av ostkustbanan sker på bekostnad av inlandsbanan sägs att sistnämnda bana ingår i SJ:s undersökningsplan för trafiksvaga bandelar och helt eller delvis kan bli föremål för en nedläggningsframställning oavsett vilka beslut som kan komma att fattas om en ny linje från Härnösand och norrut. Däremot kommer trafiken på den nuvarande stambanan att starkt påverkas av en kustbana. En enkelspårig järnväg norr om Ångermanälven bedöms f. ö. vara tillräcklig för norrlandstrafiken den tid som nu kan överblickas. Slutligen framhålls att de i de båda motionerna aktualiserade projekten inte kan inrymmas bland de för SJ f. n. angelägna undersökningsprojekten. Om SJ trots detta skulle åläggas att utreda dessa frågor förutsätts att SJ erhåller särskild ersättning för en sådan utredning.

I yttrandena från de fyra länsstyrelserna har understrukits kommunikationsfrågornas betydelse ur lokaliserings- och regionalpolitiska synpunkter. Det framhålls vidare av länsstyrelsen i Västernorrlands län att en utredning rörande ostkustbanans förlängning m. m. inte bör begränsas till att enbart behandla en ny bana mellan Härnösand och Umeå utan allsidigt belysa vilka åtgärder som bör vidtagas för att förbättra järnvägs kommunikationerna mellan övre Norrland och Mellansverige och samtidigt åstadkomma en önskad omfördelning av främst långväga transporter från landsväg till järnväg. Konsekvenserna för inlandsbanan om ostkustbanan byggs ut bör också uppmärksammas.

De regionalpolitiska konsekvenserna av alternativa åtgärder måste enligt länsstyrelsen i Jämtlands län särskilt noggrant beaktas samt både om- och nybyggnadsbehov diskuteras.

I samband med utredningsarbetet anser länsstyrelsen i Västerbottens län det böra undersökas huruvida investeringar av motsvarande storlek i andra trafikprojekt är bättre motiverade ur samhällsekonomisk synpunkt.

Hela frågan om en förbättrad transportstruktur för Norrlands del bör enligt länsstyrelsen i Norrbottens län ges en översiktlig och total belysning innan beslut om en förlängning av ostkustbanan fattas. Särskilt angeläget är det att frågan om sjöfart året om bl. a. för Norrbottens län definitivt klarlägges. Länsstyrelsen ansluter sig till den grundsyn som de båda motionerna bygger på. Samtidigt avstyrks dock motionen 1971:930 då den inte anses ta hänsyn till att det kan finnas andra trafikpolitiska lösningar av övre Norrlands transportproblem som skulle innebära större positiva regionalpolitiska effekter för landsändan. Motionen 1971:971 sägs beakta möjligheterna av att en ombyggnad av norra stambanan och ostkustbanan i de linjesträckningar som ej uppfyller dagens krav kan vara ett alternativ till en utbyggnad av ostkustbanan. I så måtto anser sig länsstyrelsen kunna tillstyrka denna motion under förutsättning av att en eventuell undersökning samtidigt tar vederbörlig hänsyn till vad en förlängd vintersjöfart skulle innebära för norrländskt näringsliv.

Näringslivets trafikdelegation säger sig dela motionärernas uppfattning att en upprustning av det norrländska järnvägsnätet skulle kunna medföra åtskilliga positiva effekter för näringslivet i landets fyra nordligaste län. Avgörande för näringslivet är dock i första hand om järnvägen kan offerera med andra transportalternativ konkurrenskraftiga taxor för godstransporterna. Skulle de höga investeringskostnaderna för en utbyggnad av ostkustbanan leda till en kostnadsanpassad taxesättning för denna bandel anses det vara tveksamt om kostnaderna för järnvägsfrakt skulle kunna understiga kostnaderna för alternativa transportsätt – i varje fall inte utan stöd av sådana statliga bidrag som nu utgår för trafiksvaga bandelar. Med nuvarande trafikpolitiska principer om full kostnadstäckning synes en utbyggnad av det norrländska järnvägsnätet endast kunna ske om man därvid kan hänvisa till att det här rör sig om en ur samhällets synpunkt så angelägen trafik att särskild driftersättning med statliga medel bör utgå. Storleken av denna ersättning är dock okänd och måste klart redovisas innan beslut fattas om eventuell järnvägsutbyggnad.

Enligt delegationens mening anföres sådana skäl i motionerna att en klagande utredning av frågan om en förlängning av ostkustbanan eller andra åtgärder beträffande järnvägslinjerna i Norrland ter sig motiverad. Delegationen tillstyrker därför att frågorna blir föremål för skyndsam prövning så att större kännedom vinnes beträffande de ekonomiska verkningarna.

Utskottet finner för sin del, med hänsyn till den stora betydelse transportväsendets utformning har för lösandet av de lokaliserings- och regionalpolitiska problemen, att fortsatta ansträngningar bör 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 angelägna önskemål.

I anslutning härtil må erinras om de av riksdagen tidigare gjorda uttalandena (jfr. även TU 1971:6) 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 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 har vid sin prövning av motionärernas yrkande inte funnit sig berett att – såsom i motionen 1971:971 föreslagits – tillstyrka att riksdagen nu begär direkta förslag beträffande om- eller nybyggnad av ostkustbanan och norra stambanan. Däremot anser utskottet – i likhet med bl. a. Näringslivets trafikdelegation – att i motionerna sådana skäl anförs att en klagörande utredning av frågan om en förlängning av ostkustbanan eller andra åtgärder beträffande järnvägslinjerna i Norrland framstår som motiverad. En sådan utredning bör enligt utskottets uppfattning i första hand ta sikte på att i stora drag klarlägga kostnaderna för och tänkbara tekniska lösningar vid olika utbyggnadsalternativ samt att utföra för bedömningen härav erforderliga trafikprognoser och lönsamhetsberäkningar. Såsom länsstyrelserna framhållit måste också i utredningsarbetet regional- och samhällsekonomiska aspekter beaktas liksom behovet av möjligheter till skilda transportalternativ – inkluderande i förekommande fall även sjötransporter. Utredningsarbetet bör igångsättas snarast.

Det härigenom erhållna utredningsmaterialet bör läggas till grund för en bedömning av huruvida en mera fullständig och detaljerad utredning av utbyggnadsprojekten bör komma till stånd samt bör vidare – innan konkreta utbyggnadsförslag presenteras – föreläggas riksdagen.

Beträffande de för utredningsarbetets verkställande erforderliga åtgärder tode det få ankomma på Kungl. Maj:t att ta ställning härtil.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet
att riksdagen i anledning av motionerna 1971:930 och 1971:971
som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet
anfört beträffande utredning om förlängning av ostkustbanan
m. m.

Stockholm den 14 oktober 1971

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Hjorth (s),
Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Rosqvist (s), Brundin (m), Lindberg (s),
Håkansson (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Karlsson i Malung (s),
Taube (fp), Clarkson (m) och Sundgren (s).

*Bilaga***Yttranden över motionerna 1971: 930 och 1971: 971**

Statens järnvägar (28.4.1971) hänvisar till sitt yttrande föregående år över motioner berörande i huvudsak samma frågor (SU 1970:192) och anför därutöver följande.

I motion 930 sägs att linjen Långsele–Vännäs är ett av SJ:s mest trafikerade enkelspår. Med utgångspunkt från en beräknad trafikökning av 5 % per år drar motionärerna den slutsatsen, att ett dubbelspår blir nödvändigt under den närmaste 15-årsperioden.

Sträckan Långsele–Vännäs är starkt trafikerad men hör ej till de mest belastade enkelspåren i landet vad avser antal tåg per dygn. Linjen har fortfarande en relativt stor outnyttjad kapacitet. Det finns enkelspåriga linjer i landet med ett tågantal som med 60–70 % överstiger dagens trafik på den aktuella sträckan. Det finns inga faktorer som talar emot att motsvarande ökning av trafiken skulle vara möjlig även här.

Man kan också räkna med att en ökning av den transporterade godsmängden med 5 % per år inte kommer att medföra en lika stor ökning av tågantalet. De moderna loktyperna medger genom sin stora effekt större tågvikter än vad som tidigare varit möjligt. Samtidigt kommer godsvagnarnas bärighet att öka allteftersom andelen fyraxliga boggievagnar blir allt större. Följden blir att väsentligt större godsmängder kan transporteras utan att antalet tåg behöver ökas.

Ovannämnda faktorer gör att SJ inte bedömer ett dubbelspår nödvändigt på sträckan Långsele–Vännäs under den tid som nu kan överblickas. Skulle linjekapaciteten bli otillräcklig kan den i första hand ökas med mindre kostnadskrävande åtgärder, förlängning av stationernas mötesspår, utbyggnad av nya mötesplatser etc.

I samma motion sägs att SJ nyligen genomfört beräkningar över lönsamheten av en förlängning av ostkustbanan till Umeå. Motionärerna äsyftar förmodligen en övningsuppgift som under hösten 1969 genomfördes i en intern företagsekonomisk kurs. Resultaten av dessa med åtskilliga förenklingar och uppskattningar under mycket begränsad tid genomförda övningsuppgifter kan inte användas som underlag för bedömning av projektets lönsamhet. Huvudsyftet med övningsuppgifterna var att träna eleverna i att självständigt kostnadskalkylera delar av ett större investeringsobjekt.

Övningsuppgifter av detta slag bör enligt SJ:s mening inte spridas till andra personer än de av kursen närmast berörda. Utan de kalkylgrunder och kunduppgifter som SJ av konkurrensskäl och med hänsyn till kunder inte kan lämna ut måste materialet dessutom bli så begränsat att det i sak blir helt ointressant i detta sammanhang.

Motionärerna gör vissa uppskattningar av byggnadskostnaderna för den tänkta sträckningen. I avsaknad av närmare undersökningar över terrängförhållandena kan inga säkra beräkningar av kostnaderna göras, men de i motionen angivna siffrorna förefaller låga. Man kan inte heller bortse från de följdinvesteringar som aktualiseras i form av upprustning av ostkustbanan söder om Härnösand.

Behovet av spåranslutning till inom området belägna industrier berörs i motionen. Som tidigare framhållits har möjligheterna att tillgodose industrins behov av järnvägstransporter utan att bygga ut industrispår förbättrats avsevärt i samband med enhetslastteknikens utveckling. För industrier med stora massgodstransporter har en direkt anslutning till järnvägsnätet givetvis stor betydelse, och SJ har ett nära samarbete med industrin för att åstadkomma bästa möjliga lösningar av transportproblemen. Skulle det visa sig transportekonomiskt lönsamt att anlägga ett industrispår till någon av industrierna i området kan detta komma till utförande oberoende av frågan om ostkustbanans förlängning.

Ett spår avsett för enbart godstrafik kan byggas till lägre kostnad än en snabbjärnväg av den typ motionärerna avser. Det är riktigt att man utomlands har satsat på extremt snabba förbindelser i vissa fall. Utan undantag gäller det dock alltid förbindelser mellan städer med miljonbefolkning och man kan knappast göra några jämförelser med den nu aktuella relationen, där trafikunderlaget är förhållandevis litet och trafikefterfrågan tillgodosedd genom järnvägen och ett mycket väl utbyggt nät av med järnvägen konkurrerande flyg- och vägförbindelser.

I motionen nämns att man från försvarssynpunkt inte önskar att en utbyggnad av ostkustbanan sker på bekostnad av inlandsbanan. Sistnämnda bana ingår i SJ:s undersökningsplan för trafiksvaga bandelar och kan helt eller delvis bli föremål för en nedlägningsframställning oavsett vilka beslut som kan komma att fattas om en ny linje från Härnösand och norrut. Däremot kommer trafiken på den nuvarande stambanan att starkt påverkas av en kustbana. Som ovan framhållits bedöms en enkelspårig järnväg norr om Ångermanälven vara tillräcklig för norrlandstrafiken den tid som nu kan överblickas.

SJ har begränsade resurser för projektering. Dessa måste därför koncentreras till projekt som bedöms vara företagsekonomiskt mest lönsamma att genomföra. De av motionärerna aktualiserade projekten kan inte inrymmas bland de för SJ f. n. angelägna undersökningsprojekten. Om SJ trots detta skulle åläggas att utreda dessa frågor, förutsätts att SJ erhåller särskild ersättning för kostnaderna för en sådan utredning.

Arbetsmarknadsstyrelsen (8.4.1971) begränsar sig till att lämna en sammanställning över befolknings- och arbetsmarknadsdata.

Näringslivsstrukturen i de fyra nordliga länen skiljer sig ganska

väsentligt från den i övriga delar av riket. Som framgår av nedanstående tablå förvärvsarbetade år 1970 12 % i de fyra nordliga länen i jord- och skogsbruk mot 8 % i övriga riket samtidigt som 23 % arbetade inom egentlig industri mot 30 % i övriga riket. Som också framgår av sammanställningen var andelen förvärvsarbetande i verkstadsindustrin betydligt lägre i de fyra nordliga länen. Näringsgrensstrukturen i det av järnvägsutbyggnaden berörda området framgår också av nedanstående tablå.

Näringsgrensstrukturen 1970 (enl AKU)

	Jord- och skogsbruk	Industri därav verkstadsind	Byggn o anlägg verksamh	Service	S:a	
BD + AC + Z + Y län	12	23	6	11	54	100
därav Y län	9	27	9	11	52	99
Härnösand/ Kramfors A-reg	9	27	8	10	54	100
Sollefteå A-reg	12	18	6	10	61	101
Örnsköldsvik A-reg	12	34	14	10	44	100
Umeå A-reg	12	20	3	12	56	100
Övriga riket	8	30	12	9	53	100

Den vikande efterfrågan på arbetskraft inom de delar av näringslivet som berörts av strukturuomvandlingen har lett till betydande sysselsättningsvärigheter. Då den friställda arbetskraften inte kunnat absorberas av övriga näringar har många sökt sin utkomst i andra delar av landet. Under 1960-talet har således nettoutflyttningen från de fyra nordliga länen uppgått till närmare 90 000 personer varav från Västernorrlands län 21 000. Denna utflyttning har medfört en befolkningsminskning i dessa län på 4 % mot en ökning av rikets befolkning på 8 %. Kraftigast har befolkningsminskningen varit i Jämtlands län med 10 %. De andra tre länen hade en befolkningsnedgång på mellan 2 och 4 %. Befolkningsförändringen i området som direkt berörs av den planerade ostkustbanan var inte enhetlig; således minskade befolkningen i Härnösand/Kramfors A-region med närmare 10 procentenheter medan befolkningsökningen i Umeå A-region uppgick till närmare 9 %. Generellt sett kan sägas att befolkningsutvecklingen varit betydligt svagare i inlandet än i kustområdet.

Den ogynnsamma utvecklingen av näringslivet i dessa län har krävt stora insatser av sysselsättningsskapande åtgärder under 1960-talet. Under 1970 sysselsattes således i de fyra nordliga länen 9 400 personer i genomsnitt per månad i arbetsmarknadspolitiska åtgärder, av dessa 1 800

i Västernorrlands län. Merparten av dessa personer sysselsattes i beredskapsarbeten.

Härtill kommer de arbetstillfällen som skapats genom lokaliseringspolitiska insatser. Under perioden 1963–70 har således 440 företag i de fyra nordliga länen fått någon form av lokaliseringspolitiskt stöd (statligt lokaliseringsstöd, statskommunala beredskapsarbeten och investeringsfonder i lokaliseringspolitiskt syfte). Sysselsättningen vid dessa företag har fram till årsskiftet 1970/71 ökat med 11 400 personer. Antalet sysselsatta vid dessa företag var vid slutet av år 1970 48 000. Vid de 109 företag i Västernorrlands län som erhållit lokaliseringspolitiskt stöd har sysselsättningen förändrats med 3 100 personer, 16 av dessa är nylokaliserade med ett sysselsättningstillskott på 1 000 arbetstillfällen.

Samtidigt har insatser gjorts för att underlätta den yrkesmässiga och geografiska omflyttningen. Under 1970 avslutade således närmare 15 000 personer i de fyra nordliga länen sin arbetsmarknadsutbildning, 2 700 av dessa i Västernorrlands län. För att underlätta den geografiska omflyttningen beviljades under 1970 11 800 personer i de fyra nordliga länen flyttningsbidrag i form av starthjälp. Av dessa flyttade 36 % inom länen. Antalet starthjälpflyttande i Västernorrlands län var samma år 2 200.

Trots de betydande arbetsmarknadspolitiska insatserna ligger arbetslösheten i de fyra nordliga länen på en högre nivå än i övriga riket. Under 1970 låg enl AKU det relativa arbetslöshetstalet i genomsnitt på 2,7 % vilket skall jämföras med siffran för övriga riket på 1,4 %. Arbetslöshetstalet varierade emellertid mellan länen. Norrbottens län hade i genomsnitt 3,9 % mot 2,1 % för Västernorrlands län. Arbetslösheten i det aktuella området var 2,6 % i Härnösand/Kramfors A-region, 2,8 % i Sollefteå A-region, 2,2 % i Örnsköldsviks A-region och 1,8 % i Umeå A-region.

Ett mått på undersysselsättningen framkommer också i arbetskraftstalen: andelen av befolkningen i arbetskraften. Arbetskraftstalen i de fyra nordliga länen låg således lägst av samtliga län i riket. Som framgår av följande sammanställning var arbetskraftstalet i Västernorrlands län endast 62,4 % mot 66,7 % i övriga riket.

Arbetskraftstal, arbetslöshetstal och latent arbetssökande 1970 (enl AKU)

	Arbets- kraftstal	Arbets- löshetstal	Latenta arbetssökande (gifta kv)
BD, AC, Z, Y län	62,2	3,7	9,4
Y-län	62,4	2,1	8,5
Härnösand/ Kramfors A-reg	59,2	2,6	..
Sollefteå A-reg	61,8	2,8	..
Örnsköldsviks A-reg	64,2	2,2	..
Umeå A-reg	62,4	1,8	..
Övriga riket	67,2	1,4	3,9

Undersysselsättningen i dessa län kan även belysas med de latent arbetssökande. Enligt AKU 1970 var de latent arbetssökande bland de gifta kvinnorna betydligt högre i dessa län (9,4 %) än i övriga riket (3,9 %).

Nedanstående sammanställning av arbetslösa och obesatta platser under 1970 registrerade vid arbetsförmedlingen visar på samma förhållande. Således var arbetslösheten i ‰ av befolkningen 18–66 år betydligt högre i dessa regioner än i hela riket. Det bör dock påpekas att arbetslösheten i kustområdet generellt sett är lägre än i inlandet.

Arbetslösa och obesatta platser 1970, årsmedeltal

A-region	Arbetslösa	‰ av befolkn 18–66	Obesatta platser	‰ av befolkn 18–66
Härnösand/ Kramfors	554	15,6	513	14,4
Sollefteå	587	33,4	140	8,0
Örnsköldsvik	449	11,8	339	8,9
Umeå	636	9,6	611	9,2
Hela riket	36 512	7,2	62 241	12,2

En stor del av de arbetslösa är personer över 60 år. Vid arbetslöshetsräkningen i mars 1971 uppgick den ortsbundna arbetskraften i Härnösand/Kramfors och Sollefteå A-region till ca 30 %, Örnsköldsviks A-region till 40 %, och i Umeå A-region till 26 %, att jämföra med rikssiffran på 22 %.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län (16.4.1971)

Länsstyrelsen har i Länsprogram 1970 ånyo starkt betonat kommunikationernas betydelse för att åstadkomma en regional utjämning. I länsprogrammet (bifogas) anser länsstyrelsen/planeringsrådet bl. a. att 1963 års trafikpolitiska beslut bör omprövas samt att trafikpolitiken bör underordnas regionalpolitiken i syfte att söka utjämna de skillnader i levnadsbetingelser mellan människor i olika regioner som ännu finns (sid 4:24–4:26).

De i motionerna väckta förslagen om utredning rörande ostkustbanans förlängning m. m. står därför i linje med länsstyrelsens uppfattning. En sådan utredning bör dock inte begränsas till att enbart behandla en ny bana mellan Härnösand och Umeå utan allsidigt söka belysa vilka åtgärder som bör vidtagas för att förbättra järnvägs kommunikationerna mellan övre Norrland och Mellansverige och samtidigt åstadkomma en önskad omfördelning av främst långväga godstransporter från lands- till

järnväg. En sådan omfördelning är starkt motiverad från underhålls- och trafiksäkerhetssynpunkt samt torde bli helt nödvändig om den drastiskt minskade tilldelningen av ordinarie medel enligt den av Statens Vägverk fastställda flerårsplanen för perioden 1970–1974 för länet kommer att följas av Kungl. Maj:t vid den årliga fördelningen av väganslagen.

I en utredning av här skisserat slag bör också särskilt uppmärksammas konsekvenserna för inlandet om ostkustbanan byggs ut.

Oberoende av frågan om ostkustbanans utbyggnad anser länsstyrelsen därutöver att industriorterna Köpmanholmen, Bjästa och Husum snarast bör anslutas till befintlig järnvägslinje. En sådan anslutning bör givetvis göras på sådant sätt att linjerna kan utnyttjas vid en eventuell förlängning av ostkustbanan mellan Härnösand och Umeå.

Länsstyrelsen i Jämtlands län (13.4.1971)

I yttrande över tre vid 1970 års riksdag väckta motioner om bl. a. förbättrade järnvägsförbindelser mellan övre Norrland och Mellansverige, förklarade sig länsstyrelsen biträda motionärernas hemställan om omgående utredningar i detta avseende. Därvid framhölls vikten av att de regionalpolitiska konsekvenserna av alternativa åtgärder särskilt och noggrant måste beaktas samt att såväl om- som nybyggnadsbehov måste diskuteras.

Motionerna 930 och 971 faller uppenbarligen inom ramen för en sådan utredning som länsstyrelsen förordade 1970. Länsstyrelsen finner därför ingen anledning att ändra ståndpunkt utan biträder också ovanstående motioner.

Länsstyrelsen vill emellertid peka på möjligheterna till de större regionalekonomiska vinster som kan uppnås genom att i högre grad utnyttja en selektivt anpassad taxepolitik. Sådana krav har kommit till uttryck i den från länsstyrelserna och planeringsråden i de fyra nordligaste länen gemensamma hemställan om översyn av kommunikationsfrågor med regionalekonomisk betydelse, som överlämnades till kommunikationsdepartementet den 17 december 1969.

Länsstyrelsen i Västerbottens län (15.4.1971)

Den 18.6.1970 har länsstyrelsen till riksdagens statsutskott avgivit yttrande över motioner angående utbyggnad av järnvägsförbindelser mellan övre Norrland och Mellansverige. Länsstyrelsens principiella uppfattning i denna fråga har sedan nämnda tidpunkt ej undergått några förändringar.

I länsstyrelsens år 1970 avgivna yttrande framhålls att en utbyggnad av ostkustbanan skapar gynnsammare transportbetingelser för norrländsk industri och förbättrar de nu bristfälliga kollektiva persontransportförbindelserna mellan Norrlands kuststäder. Vidare påpekas att relevanta

samhällsekonomiska faktorer — bl. a. alternativa kostnader för sysselsättning av äldre arbetskraft — bör beaktas i samband med en utredning av en utbyggnad.

Länsstyrelsen bifogar ovan refererade yttrande¹ och tillstyrker att frågan om en förlängning av ostkustbanan blir föremål för utredning. I samband härmed bör undersökas huruvida investeringar av motsvarande storlek i andra trafikprojekt är bättre motiverade ur samhällsekonomisk synpunkt. Utredningen bör med andra ord integreras i en allmän översyn av trafikpolitiken — sålunda avseende såväl trafikleder m. m. som taxefrågorna — beträffande övre Norrland.

¹ Här ej bilagt.

Länsstyrelsen i Norrbottens län (19.4.1971)

Länsstyrelsen har i flera sammanhang framhållit betydelsen av att en progressiv regionalpolitik inrymmer transportekonomiska möjligheter för en konkurrens på någorlunda samma villkor regioner och företag emellan. I sammanfattande form har länsstyrelsens synpunkter framförts i de fyra nordligaste länens hemställan till Kungl. Maj:t i december 1969 med begäran om en översyn av trafikpolitiska frågor med regionalekonomiska konsekvenser (Trafik och regionalpolitik).

Efter denna hemställan har statsmakterna beslutat att tillämpa ett transportstöd fr. o. m. den 1 januari 1971 avseende bil- och järnvägstransporterat gods. Enligt länsstyrelsens uppfattning kan denna stödform förväntas bli ett verksamt medel i strävandena att uppnå regional balans och jämlikhet.

Den 25 juni 1970 avgav länsstyrelsen yttrande över några riksdagsmotioner som behandlade bl. a. frågan om om- och nybyggnad av ostkustbanan och norra stambanan i syfte att förbättra situationen för näringslivet i mellersta och övre Norrland. Länsstyrelsen framhöll därvid att transportkostnaderna och transporttiderna är lokaliseringsfaktorer av primär betydelse samt att de fraktreduceringar som skulle komma att gälla från och med den 1 januari 1971 kunde förväntas innebära nya förutsättningar för en industriell expansion i övre Norrland. Samtidigt betonade länsstyrelsen värdet av de betydande åtgärder som 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 fann länsstyrelsen därför motionernas grundtema — att nedbringa transporttiderna — vara väl förenligt med konstruktiva regionalpolitiska strävanden.

Däremot var länsstyrelsen inte beredd att i detalj ta ställning till sättet varpå dessa tidsvinster lämpligen kunde erhållas. Motionernas allmänt hållna ordalydelse gav inte heller underlag för en sådan saksdiskussion.

Länsstyrelsen ville därför sammanfattningsvis framhålla betydelsen av

att varje möjlighet att pressa gods- och persontransporttider från övre Norrland tillvaratages. Då Statens Järnvägar enligt länsstyrelsens uppfattning hittills bedrivit detta arbete i en mycket progressiv anda syntes det länsstyrelsen lämpligt att frågan övervägdes inom detta verk.

Grundsynen i de nu aktuella motionerna är likartad den som i många andra sammanhang framförts nämligen "att Norrland får sådana kommunikationer, som närmar landsdelen till övriga landet" (cit. mot. 1971:930). Länsstyrelsen vill som tidigare kraftigt understryka betydelsen av att denna målsättning realiseras så långt det tekniskt och ekonomiskt är möjligt. I detta avseende har länsstyrelsen vid flera tillfällen också hävdats att kostnaderna för att lösa Norrlands och kanske speciellt övre Norrlands transportproblem delvis kan ses som alternativ till andra kostnader som samhället under alla förhållanden eljest måste räkna med för att uppnå en rimlig jämlikhet och balans regioner och människor emellan. Länsstyrelsen har därvid framhållit att åtgärder inom transportsektorn kan visa sig vara samhällsekonomiskt väl motiverade genom att effekterna i förhållande till insatsen är högre än de som i dag erhålls med hjälp av andra regional- och arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

Länsstyrelsen ansluter sig följaktligen till motionernas grundtanke.

När det sedan gäller det konkreta förslaget om hur de förbättrade gods- och persontransporterna skall uppnås är det naturligt att länsstyrelsen i Norrbottens län betraktar förslaget från de synpunkter som ter sig mest ändamålsenliga för länets del. Ifrån denna begränsade regionala utgångspunkt framstår förslaget om en förlängning av ostkustbanan mellan Härnösand och Umeå som tveksamt.

Tveksamheten grundar sig framför allt på att det preciserade förslaget inte ställs i relation till kostnader och effekter av en ombyggnad av nuvarande stambanan. Inte heller diskuteras vad en sådan ombyggnad jämte förbättrad isbrytarservice och/eller i kombination med utbyggda flygtransporter skulle innebära ur regionalpolitisk synpunkt. Länsstyrelsen anser det vara självklart att varje förändring av nuvarande transportmöjligheter skall föra utvecklingen närmare en optimal lösning av landsdelens trafikproblem. Det kan därvid enligt länsstyrelsens uppfattning finnas alternativ till den föreslagna utbyggnaden som gynnar övre Norrland i högre utsträckning.

I den regionalpolitiska debatten har från hela Norrlands sida hävdats att statsmakterna mer konsekvent måste beakta de alternativa kostnader som uppkommer om en åtgärd med regionalekonomiska effekter vidtages eller ej. Därför måste de norrländska intressena vara betjänta av att ett resonemang om alternativa kostnader och effekter förs även i detta fall. Det är nämligen enligt länsstyrelsens uppfattning inte sysselsättningstillfällena under utbyggnadstiden som är primärt intressanta utan effekterna

för näringslivets utveckling på sikt. Med denna utgångspunkt finner länsstyrelsen exempelvis att de 500 miljoner kronor som utbyggnaden skulle betinga enligt motionen skulle räcka till fyra moderna mindre isbrytare à 50 miljoner kronor eller och för Norrlands del ändå intressantare två moderna havsisbrytare med kapacitet att klara Bottenhavs- och Bottenviksisar. Därjämte skulle 150 miljoner kronor kunna anslås till ombyggnad av en sträcka på 8–10 mil av stambanan Långsele–Vännäs (total längd 20 mil). Återstoden eller 150 miljoner kronor skulle kunna användas till andra transportförbättrande åtgärder.

Här rör man sig följaktligen med frågor och belopp av den storleksordning att noggranna överväganden verkligen är befogade. Det torde ligga i hela Norrlands intresse att möjligheten till en total belysning av denna viktiga problemställning inte förfuskas. I detta sammanhang finner länsstyrelsen det vara något ologiskt att argumentationen för en utbyggnad av ostkustbanan drivits så långt att den tillåtit bygga på hamnedläggningar i Norrland. Det bör i detta sammanhang också påpekas att full utbyggnad av fjärrblockering (CTC) av stambanan redan är beslutad och dessutom genomförd i full utsträckning inom ca två år och att den kommer att innebära en kapacitetshöjning av betydande omfattning samt att effekterna av en utökad isbrytarservice för närvarande utreds av Norrlandsfonden.

Mot denna bakgrund vill länsstyrelsen utifrån i motionen 930 redovisat material och med tanke på de osäkra effekter som kan förväntas för Norrbottens del framhålla som sin uppfattning att hela frågan om en förbättrad transportstruktur för Norrlands del ges en översiktlig och total belysning innan beslut om en förlängning av ostkustbanan fattas. Särskilt angeläget är det att frågan om sjöfart året om bl. a. för Norrbottens län definitivt klarlägges.

Länsstyrelsen vill därför med utgångspunkt från de intressen den har att bevaka ansluta sig till den grundsyn som motionerna 930 och 971 bygger på. Samtidigt avstyrker dock länsstyrelsen motion 930 då den inte tar hänsyn till att det kan finnas andra trafikpolitiska lösningar av övre Norrlands transportproblem som skulle innebära större positiva regionalpolitiska effekter för landsändan. Motion 971 beaktar möjligheterna av att en ombyggnad av norra stambanan och ostkustbanan i linjesträckningar som ej uppfyller dagens krav kan vara ett alternativ till en utbyggnad av ostkustbanan. I så måtto kan länsstyrelsen tillstyrka denna motion under förutsättning av att en eventuell undersökning samtidigt tar vederbörlig hänsyn till vad en förlängd vintersjöfart skulle innebära för norrländskt näringsliv.

Näringslivets Trafikdelegation (17.3.1971)

I ifrågavarande motioner framhålles önskvärdheten av att järnvägslin-

jerna i Norrland förbättras i fråga om standard samt utbygges. Förbättrade järnvägsförbindelser mellan Norrland och övriga delar av landet skulle avsevärt kunna påverka förutsättningarna för fortsatt utbyggnad av det norrländska näringslivet och bidra till väsentlig ökning av antalet arbetstillfällen. Inte minst en utbyggnad av ostkustbanan norr om Härnösand skulle, enligt motionärernas uppfattning, vara betydelsefull ur samhällsekonomisk synpunkt.

Näringslivets Trafikdelegation delar motionärernas uppfattning att en upprustning av det norrländska järnvägsnätet skulle kunna medföra åtskilliga positiva effekter för näringslivet i landets fyra nordligaste län. Avgörande för näringslivet är dock i första hand, om järnvägen kan offerera med andra transportalternativ konkurrenskraftiga taxor för godstransporterna.

Skulle de höga investeringskostnaderna för en utbyggnad av ostkustbanan leda till en kostnadsanpassad taxesättning för denna bandel, är det tveksamt om kostnaderna för järnvägsfrakt skulle kunna understiga kostnaderna för alternativa transportsätt — i varje fall icke utan stöd av statliga bidrag såsom nu utgår för trafiksvaga bandelar. Med nuvarande trafikpolitiska principer om full kostnadstäckning synes en utbyggnad av det norrländska järnvägsnätet endast kunna ske, om man därvid kan hänvisa till att det här rör sig om en ur samhällets synpunkt så angelägen trafik att särskild driftersättning med statliga medel bör utgå. Storleken av denna ersättning är dock okänd och måste klart redovisas, innan beslut fattas om eventuell järnvägsutbyggnad.

I avsaknad av närmare underlag beträffande de ifrågasatta järnvägsinvesteringarnas lönsamhet har Trafikdelegationen inte möjlighet att slutgiltigt ta ställning till frågan om utbyggnaden av det norrländska järnvägsnätet.

Enligt delegationens mening anföres sådana skäl i motionerna, att en klagörande utredning av frågan om en förlängning av ostkustbanan eller andra åtgärder beträffande järnvägslinjerna i Norrland ter sig motiverad. Delegationen vill därför tillstyrka, att dessa frågor blir föremål för skyndsam prövning, så att större kännedom vinnes beträffande de ekonomiska verkningarna.

