



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

x. A
S. O. U.
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1946:84
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE
ANGÅENDE
VISSA ÅTGÄRDER TILL
FÖRBÄTTRANDE AV TRANSPORT-
FÖRHÅLLANDENA I NORRLAND

AVGIVET AV
NORRLANDSKOMMITTÉN

S T O C K H O L M
1 9 4 6

Statens offentliga utredningar 1946

Kronologisk förteckning

1. Betänkande angående rundradion i Sverige. Dess aktuella behov och riktlinjer för dess framtida verksamhet. Norstedt. 167 s. **K**.
2. Dödfödheten och tidigdödligheten i Sverige. Dess samband med nativitetminskningen och dess förhållande vid olika former av förlösningsvård samt dess socialmedicinska och befolkningspolitiska betydelse. Av C. Gyllenswärd. Beckman. 115 s. **S**.
3. Betänkande med förslag till ändrade grunder för flottningsslågstiftningen m. m. Hæggsström. 99 s. **Jo**.
4. Betänkande med förslag angående uniformspliktens omfattning för viss personal vid försvarsväsendet. V. Petterson. 59 s. **Fö**.
5. Betänkande om barnkostnadernas fördelning med förslag angående allmänna barnbidrag m. m. V. Petterson. 351 s. **S**.
6. Betänkande om barnkostnadernas fördelning med förslag angående allmänna barnbidrag m. m. Bilagor. Beckman. 153 s. **S**.
7. Betänkande och förslag rörande åtgärder för att begränsa antalet kontraktansställt manskap inom krigsmakten. Beckman. 136 s. **Fö**.
8. 1941 års lärarlönesakkunniga. Betänkande med förslag till boställsordning för folkskolans lärare m. m. Marcus. 146 s. **Fi**.
9. 1945 års universitetsberedning. 1. Docentinstitutionen. Hæggsström. 62 s. **E**.
10. Betänkande med förslag till omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m. Katalog- o. Tidskriftstryck. 217 s. **K**.
11. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 4. Skolpliktstidens skolformer. 2. Folkskolan. A. Allmän del. Idun. 341 s. **E**.
12. Betänkande om tandläkarutbildningens ordnande m. m. Del 1. Beckman. 216 s. **E**.
13. Investeringsutredningens betänkande med utredning rörande personal- och materielresurser m. m. för genomförande av ett arbetsprogram enligt utredningen tidigare framlagt förslag. Marcus. 72 s. **Fi**.
14. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 4. Skolpliktstidens skolformer. 4. Realskolan. Praktiska linjer. Idun. 193 s. **E**.
15. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 4. Skolpliktstidens skolformer. 2. Folkskolan. B. Förslag till undervisningsplaner. Idun. 253 s. **E**.
16. Betänkande angående forsknings- och försöksverksamheten på jordbrukets område i Norrland. V. Petterson. 133 s. **Jo**.
17. Den familjevårdande socialpolitiken. Beckman. 132 s. **S**.
18. PM angående utvecklingsplanering på jordbrukets område. Marcus. 252 s. **Jo**.
19. Betänkande med förslag rörande den ekonomiska försvarsberedskapens framtida organisation. Idun. 92 s. **Fo**.
20. Betänkande angående den centrala organisationen av det civila medicinal- och veterinärväsendet. Idun. 361 s. **S**.
21. Betänkande med utredning och förslag angående rätten till arbetstagares uppfinningar. Norstedt. 71 s. **Ju**.
22. Betänkande med förslag till ordnande av kreditgivnings- och rådgivningsverksamhet för hantverk och småindustri samt bildande av företagsnämnder. Marcus. 144 s. **H**.
23. Socialvårdskommitténs betänkande. 12. Utredning och förslag angående moderskapsbidrag. Beckman. 115 s. **S**.
24. Kommitténs för partiellt arbetsföra betänkande. 1. Förslag till effektiviserad kurators- och arbetsförmedlingsverksamhet för partiellt arbetsföra m. m. Katalog- o. Tidskriftstryck. 200 s. **S**.
25. Betänkande med förslag till lag med särskilda bestämmelser om uppfinningar m. m. av betydelse för rikets försvar. Norstedt. 37 s. **Ju**.
26. Betänkande angående tjänstepensionsförsäkringens organisation. Marcus. 71 s. **H**.
27. Betänkande med förslag till investeringsreserv för budgetåret 1946/47 av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten. Marcus. vij, 378 s. **Fi**.
28. Bilagor till betänkande med förslag till investeringsreserv för budgetåret 1946/47 av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten. Marcus. 95 s. **Fi**.
29. 1943 års jordbrukstaxeringsakkunniga. Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser i fråga om taxering av inkomst av jordbruksfastighet samt lag om jordbruksbokföring. Marcus. 282 s. 3 bil. **Fi**.
30. Socialutbildningsakkunniga. 2. Utredning och förslag rörande statsvetenskapliga examina m. m. Hæggsström. 127 s. **E**.
31. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 6. Skolans inre arbete. Synpunkter på fostran och undervisning. Idun. 194 s. **E**.
32. Betänkande med förslag till förordning angående allmänt kyrkomöte m. m. Hæggsström. 161 s. **E**.
33. Försäkringsutredningen. Förslag till lag om försäkringsrörelse m. m. 1. Lagtext. Norstedt. iv, 150 s. **H**.
34. Försäkringsutredningen. Förslag till lag om försäkringsrörelse m. m. 2. Motiv. Norstedt. vj, 441 s. **H**.
35. Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 6. Tiden juli 1944—juni 1945. Idun. 476 s. **Fo**.
36. Parlamentariska undersökningskommissionen angående flyktlingärenden och säkerhetstjänst. 1. Betänkande angående flyktlingars behandling. Beckman. 500 s. **S**.
37. Socialvårdskommitténs betänkande. 13. Förslag angående folkpensioneringens administrativa handhavande m. m. V. Petterson. 114 s. **S**.
38. Betänkande med förslag rörande officersutbildningen inom armén m. m. Hæggsström. xij, 504 s. **Fö**.
39. Den svenska växtodlingens utvecklingstendenser samt dess inriktande efter kriget. Idun. 106 s. **Jo**.
40. Betänkande angående hantverkets och småindustriens befrämjande. Marcus. 192 s. **H**.
41. Betänkande med förslag till skogsvårds lag m. m. Marcus. 430 s. **Jo**.
42. Riktlinjer för den framtida jordbrukspolitiken. Del 1. Idun. 282 s. **Jo**.
43. Betänkande med förslag till verkstadsorganisation för väg- och vattenbyggnadsväsendet. Sv. Tryckeri AB. (2) 105 s. **K**.
44. Sakkunniga angående arbetsförmedlingens organisation. Del 1. Den offentliga arbetsförmedlingen under krigsåren. V. Petterson. 390 s. **Fi**.
45. Betänkande med förslag till åtgärder för främjande av rikhästaveln m. m. Norstedt. 94 s. **Fö**.
46. Riktlinjer för den framtida jordbrukspolitiken. Del 2. Idun. 606 s. **Jo**.
47. Rationalitetsvariationerna inom det svenska jordbruket. Av L. Nannesson. Idun. 84 s. **Jo**.
48. 1945 års lönekommitté. 1. Betänkande med förslag till statliga löneplaner m. m. Marcus. 240 s. **Fi**.
49. Ärvdabalksakkunnigas förslag till föräldrabalk. No. stadt. 192 s. **Ju**.
50. Betänkande med förslag till nyorganisation av kyrkomusikerbefattningarna m. m. Del 2. Sv. Tryckeri AB. iv, 216 s. **E**.
51. Sakkunniga angående arbetsförmedlingens organisation. Del 2. Den offentliga arbetsförmedlingens framtida organisation. Motiv och förslag. V. Petterson. 189 s. **Fi**.
52. Socialvårdskommitténs betänkande. 14. Utredning och förslag angående ålderdomshem m. m. Beckman. 88 s. **S**.
53. Betänkande om befolkningspolitikens organisation m. m. Beckman. 70 s. **S**.
54. Utredning angående reglering av den territoriella församlingsindelningen i Stockholm. Av E. Schalling. V. Petterson. 254 s. **E**.
55. Utredning rörande sexualundervisningen i högre skolor jämte förslag till handledning i sexualundervisning för lärare i högre skolor. Hæggsström. 103 s. 4 pl. **E**.
56. 1944 års skattesakkunniga. 2. Betänkande med förslag angående idrottssammanslutningars beskattning för inkomst. V. Petterson. 198 s. **Fi**.

(Forts. å omslagets 3:e sida.)

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1946:84

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

ANGÅENDE

VISSA ÅTGÄRDER TILL
FÖRBÄTTRANDE AV TRANSPORT-
FÖRHÅLLANDENA I NORRLAND

AVGIVET AV

NORRLANDSKOMMITTÉN

VICTOR PETTERSONS BOKINDUSTRIAKTIEBOLAG

STOCKHOLM 1946



STATENS ORIENTALA LITHOGRIFER AB
KOMMUNIKATIONSDIREKTORATETS



RETKÄNNDE

ÄMNE

1858 ÅTGÄRDER TILL

FÖRBÄTTRANDE AV TRANSPORT

FÖRHÅLLANDENA I NORRLAND

ÅR 1858

NORRLANDSREGIMENTET

STATENS ORIENTALA LITHOGRIFER AB

KOMMUNIKATIONSDIREKTORATETS

TILL KONUNGEN

I de direktiv, som meddelats för norrlandskommitténs arbete, har hänvisats till att förbättringen av kommunikationsförhållandena utgjorde ett problem, som trängde sig fram särskilt för Norrlands vidkommande med dess

stora avstånd. Ehuru på detta område en betydande utveckling ägt rum under senare år, syntes dock alltså mycket kunna göras i detta hänseende. En undersökning borde därför upptagas rörande det bästa sättet för stärkande och utnyttjande av olika transportmedel och transportanläggningar.

Med denna utgångspunkt och då kommittén ansett en förbättring av transportförhållandena i Norrland utgöra en grundläggande förutsättning för näringslivets utveckling och befolkningens trivsel, har kommittén funnit härmed sammanhängande frågor böra underkastas ingående överväganden såväl i fråga om möjligheterna att förbilliga personbefordran och godstransport som beträffande behovet att utbygga trafikförbindelserna i Norrland.

Utredningsarbetet har i första hand handhafs av kommitténs industri-sektion. Såsom särskild sakkunnig vid utredningen har medverkat byråchefen hos järnvägsstyrelsen T. Berger, varjämte numera tillförordnade byrådirektören hos kommerskollegium S. Bouvin intill utgången av juli 1946 tjänstgjort som biträdande sekreterare. Den förre har bland annat ombesörjt de uppskattningar som verkstälts i fråga om de järnvägsekonomiska konsekvenserna av kommitténs förslag beträffande taxesättningen för person- och godsbefordran på järnväg. Kartogram m. m., belysande innebörden av nämnda förslag i visst hänseende, ha upprättats av amanuensen vid affärsökonomiska forskningsinstitutet B. Söör.

I samband med utredningen ha en del ledamöter av kommittén företagit resor för att studera vissa kommunikationsförhållanden i Norrland.

Sedan ifrågavarande utredningsarbete — vid vilket kommittén emellertid lämnat åsido vissa lokala trafikfrågor — numera avslutats, får kommittén härmed överlämna betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland.

Betänkandet har godkänts av kommitténs samtliga ledamöter.

Stockholm den 5 december 1946.

NILS MALMFORS

Yngve Ericsson

/ Erik Swedborg

Avdelning I.

Redogörelse för nuvarande transportförhållanden och statmakternas inställning till transportväsendet.

Kap. I. Några uppgifter till belysande av transportbehoven i Norrland.

Transportväsendet utgör en viktig faktor i samhällsutvecklingen. Detta gäller i särskild grad för Norrland med dess stora avstånd. Betingelserna för kommunikationernas ordnande äro här i flera viktiga hänseenden avvikande från förhållandena i andra landsdelar. Det är givet, att Norrlands stora utsträckning och topografiska byggnad, de klimatologiska förhållandena, den mångenstädes glesa bebyggelsen och befolkningsagglomerationernas lokala fördelning, råvarukällornas belägenhet och industriens lokalisering måste påverka såväl behovet av kommunikationer som förutsättningarna för dessas anordnande. De norrländska kommunikationsfrågorna ha erbjudit speciella problem både ur trafiktekniska och kommunikationsekonomiska synpunkter.

De vidsträckta skogs- och myrmarker, som utbreda sig i det inre av Norrland, samt terrängens därstädes starkt kuperade karaktär jämte de i nordväst-sydöstlig riktning gående älvarna och älvdalarna bidra sålunda i icke oväsentlig grad till att försvåra kommunikationsanläggningar i nord-sydgående riktning, vilka anläggningar i främsta rummet äro av betydelse för Norrlands kommunikationsmässiga sammanknytande med landets sydligare belägna delar. Före järnvägsbyggandet spelade därför vattenvägarna huvudrollen i det norrländska kommunikationsväsendet. Dessa utgöra allt fortfarande betydelsefulla transportleder. Emellertid lägga de klimatologiska förhållandena — de långa, kalla vintrarna med is och snö — betydande hinder i vägen för vattenvägarnas fulla utnyttjande. Även landtransportvägarnas upprätthållande under vinterhalvåret erbjuder större svårigheter och medför högre kostnader än vad fallet är i sydligare belägna landsdelar.

De fem norrlandslänen omfatta tillhopa i runt tal 244 000 km² land och 18 000 km² vatten eller tillhopa en areal om 262 000 km², motsvarande drygt hälften eller 58 % av landets totalareal. Enligt folkräkningen år 1940 uppgick befolkningen i norrlandslänen till endast 17,6 % av rikets totala folk-

mängd eller omkring 1,1 milj. Nedanstående sammanställning är ägnad att giva en närmare uppfattning om den norrländska bebyggelsens karaktär i jämförelse med rikets övriga landsdelar.

Folkmängd och landareal inom olika kommuntyper enligt 1940 års folkräkning.

	Ej aggl. landskommuner	Aggl. landskommuner	Städer	Summa
Norrland				
Antal kommuner	212	20	14	246
Areal land i km ²	228 877	14 789	389	244 055
Folkmängd	828 783	129 060	166 315	1 124 158
Kommunernas medelareal, km ²	1 080	739	28	992
Medelfolkmängd pr kommun	3 909	6 453	11 880	4 570
Inv. per km ² land	3,6	8,7	428	4,6
» » » produktiv mark .....	.	.	.	8,3
Riket i övrigt				
Antal kommuner	2 042	132	103	2 277
Areal land i km ²	156 343	7 011	2 915	166 269
Folkmängd	2 542 505	482 767	2 222 002	5 247 274
Kommunernas medelareal, km ²	77	53	28	73
Medelfolkmängd per kommun	1 245	3 657	21 573	2 304
Inv. per km ² land	16,3	68,9	762	31,6
» » » produktiv mark .....	.	.	.	38,9

Med agglomererade landskommuner förstås sådana kommuner, där minst två tredjedelar av befolkningen äro bosatta inom tätorter, vilkas invånare till övervägande del idka annan näring än åkerbruk och där invånarantalet uppgår till minst 200. Hit höra dels samtliga köpingskommuner, dels ett antal egentliga landskommuner. Som av siffrorna framgår, voro år 1940 73,7 % av den norrländska befolkningen bosatta i ej agglomererade landskommuner. Befolkningstätheten belöpte sig genomsnittligt i dessa kommuner till endast 3,6 invånare per km² land. Huru gles denna bebyggelse i själva verket är, framgår särskilt tydligt vid en jämförelse med förhållandena i rikets övriga ej agglomererade landskommuner, i vilka 48,5 % av befolkningen var bosatt och där den genomsnittliga tätheten uppgick till 16,3 invånare per km² land. I Norrlands agglomererade landskommuner, där befolkningstätheten genomsnittligt uppgick till 8,7 invånare per km² land, voro 11,5 % av befolkningen bosatta, medan resten eller 14,8 % utgjordes av städernas befolkning. Till jämförelse härmed må anföras, att av rikets övriga befolkning 9,2 % voro bosatta i agglomererade landskommuner — med en genomsnittlig befolk-

ningstäthet av icke mindre än 68,9 invånare per km² land — samt 42,3 % i städer. Enär ovan gjorda jämförelser mellan befolkningstätheten i Norrland och rikets övriga delar blir delvis missvisande beroende på de nästan helt obebyggda stora ödemarksvidderna i Norrland, har i förestående tablå jämväl beräknats antalet invånare per km² produktiv mark, till vilken hänförs åker- och ängsmark samt produktiv skogsmark. År 1937 uppgick den totala produktiva marken för riket i dess helhet till i runt tal 271 000 km², varav 136 000 km² i Norrland och 135 000 km² i rikets övriga landsdelar. Den produktiva marken är sålunda jämnt fördelad mellan Norrland och riket i övrigt. Antalet invånare per km² produktiv mark belöpte sig i Norrland till 8,3 mot 38,9 för rikets övriga landsdelar. Även om man bortser från de norrländska ödebygderna, vilka sakna produktiv mark, var sålunda befolkningstätheten i landets sydligare belägna områden mellan fyra och fem gånger så stor som i Norrland. Till belysande av befolkningstäthetens stora regionala variation inom Norrland må nämnas, att antalet invånare per km² produktiv mark utgjorde 17,9 för Gävleborgs län, 13,9 för Västernorrlands län, 5,1 för Jämtlands län, 6,6 för Västerbottens län och 5,3 för Norrbottens län.

Av totalbefolkningen i Norrland voro 40,2 % bosatta i administrativa och icke administrativa tätorter mot 59,6 % i landet i övrigt. Den relativt största tätortsbefolkningen uppvisade bland norrlandslänen Gävleborgs län, 50,9 %, medan den i Jämtlands län var lägre än för något annat län i landet och endast utgjorde 25,2 %. För Västerbottens och Norrbottens län utgjorde procenttalen 33,0 respektive 35,2 %. Antalet icke administrativa tätorter med ett invånarantal av minst 200 personer uppgick vid tidpunkten för 1940 års folkräkning till 238 i Norrland. Av dessa funnos 86 respektive 74 i Västernorrlands och Gävleborgs län, medan Västerbottens och Jämtlands län endast räknade 17 respektive 22 och Norrbottens län 39 tätorter.

Till belysande av sambandet mellan näringslivets lokalisering och föreliggande transportbetingelser må för Norrlands del erinras om att de på export inriktade träindustriföretagen i allmänhet förlagts till norrlandskusten, där transportbetingelserna, bortsett från ishindren under en del av året, varit goda. Från skogarna i det inre av Norrland forslas timret med relativt billiga kostnader på ett vittutgrenat flottledssystem ned till kusten och uppsamlas vid sågverken, som ligga vid älvmyningarna, där goda naturliga lastageplatser kunnat ordnas. Vad åter angår den del av den svenska trävaruindustrien, som är lokaliserad till södra och mellersta delarna av landet, betyda flottlederna på långt när icke så mycket som i Norrland. Här måste i främsta rummet timmertransporterna ske å landsvägar och järnvägar, vilket ställer sig dyrbart och fått till följd, att sågverken anlagts så nära virkestillgången som möjligt. Som regel ligga dock sågverken vid knutpunkter mellan flera järnvägar, varigenom produkterna på bästa sätt kunna fraktas till avsätt-

ningsmarknaderna. Som ytterligare exempel på kommunikationernas betydelse för det norrländska näringslivets utveckling må nämnas, att den moderna gruvdriften i Norrbotten varit nära nog otänkbar utan järnvägarna.

I en år 1937 verkställd undersökning rörande industriens och hantverkets lokalisering i Sverige¹ ha framkommit vissa fakta, vilka kunna vara av intresse att anföra i detta sammanhang. Till ett stort antal industriföretag hade riktats frågan, vilka faktorer som enligt respektive företagares uppfattning vore bestämmande för industrianläggningens läge. Av de lämnade svaren framgick, att transportförhållandena och arbetskraften ansågos ha den största betydelsen. Transportförhållandena hade av 256 uppgiftslämnare angivits såsom bestämmande för industriens geografiska läge. Härvid hade 233 hänvisat till tillgången på goda järnvägsförbindelser, 126 åberopat tillgången på inhemska sjöfartsförbindelser och 99 på utländska förbindelser samt 97 på billiga biltransporter. Däremot hade de mera lokala förutsättningarna, såsom tillgång på industrispår, tillgång till kaj och låga hamnavgifter endast i mindre antal fall tillmätts betydelse.

En överblick av varutrafiken till och från Norrland sjöledes och med järnväg lämnas i nedanstående tablå (uppgifterna hämtade från 1941 års isbrytarutrednings betänkande, SOU 1942: 53).

Varutrafiken till och från Norrland år 1937, milj. ton.

(Avser icke transporter enbart inom Norrland.)

	Järnvägs- transporter	Sjö- transporter	Summa
Från inrikes orter till Norrland	0,57	0,99	1,56
Till » » från »	0,57	0,52	1,09
Summa till och från inrikes orter	1,14	1,51	2,65
Från utrikes orter till Norrland	0,06	2,38	2,44
Till » » från »	7,82	7,46	15,28
Summa till och från utrikes orter	7,88	9,84	17,72
I allt till Norrland	0,63	3,37	4,00
» » från »	8,39	7,98	16,37
Summa i allt till och från Norrland	9,02	11,35	20,37

Med bortseende från biltransporter till och från Norrland, vilka dock torde vara av relativt underordnad betydelse i jämförelse med sjö- och järnvägs-transporterna, uppgick sålunda den totala varutrafiken med Norrland år 1937 till 20,37 milj. ton, varav 11,35 milj. transporterades sjövägen och

¹ Industri och hantverk i Stockholm, deras lokalisering samt de allmänna förutsättningarna för deras utveckling. Utredning av Stockholms stads fastighetskontor år 1937. Stockholm 1938.

9,02 milj. med järnväg. Härav utgjorde lapplandsmalmen icke mindre än 10,79 milj. ton, varav 7,69 milj. transporterades till Norge med järnväg samt återstoden 3,10 milj. ton skeppades från Luleå (därav 0,05 milj. ton till inrikes orter). Bortsett från lapplandsmalmen uppgick sålunda totala varutrafiken från Norrland till 5,58 milj. ton, därav 4,87 milj. sjöledes, och varutrafiken till Norrland till 4,00 milj. ton, därav 3,37 milj. sjöledes. Den stora övervikten för sjöfartstransporterna sammanhänger så gott som helt med Norrlands stora samfärdsel med utlandet. Vad åter angår den inrikes samfärdseln väga sjö- och järnvägstransporterna mera jämnt, i det att å sjön transporterades i allt 1,51 milj. ton mot 1,14 milj. å järnväg. Från inrikes orter transporterades till Norrland sammanlagt 1,56 milj. ton, varav 63 % hänförde sig till sjöfarten. Från Norrland till inrikes orter transporterades däremot 1,09 milj. ton, varav 48 % hänförde sig till sjöfarten. Vid utförseln från Norrland till syd- och mellansverige spelade sålunda järnvägstransporterna en relativt större roll än vad fallet var beträffande införseln till Norrland.

I nedanstående tablå (som likaledes sammanställts efter uppgifter i 1941 års isbrytarutrednings betänkande) belyses den inrikes varutrafikens sammansättning efter olika varuslag, varvid varuslagen ordnats efter storleksordning med avseende å den befordrade varumängden.

Den inrikes varutrafiken med Norrland år 1937 för de viktigaste varuslagen, ton.

	Järnvägs- transporter	Sjö- transporter	Summa
A. Från inrikes ort till Norrland			
Sten	5 944	429 833	435 777
Cement, lera, slagg m. m.	60 525	139 871	200 396
Metaller	131 016	42 358	173 374
Spannmål och mjöl	72 032	66 500	138 532
Oljor, tjära, gummi o. dyl.	29 241	77 004	106 245
Trävaror	69 991	—	69 991
Socker och specerier	11 081	48 753	59 834
Övriga varor	188 782	185 682	374 464
Summa	568 612	990 001	1 558 613
B. Från Norrland till inrikes ort			
Trävaror	114 424	300 000	414 424
Trämassa, papp och papper	74 711	43 769	118 480
Metaller	86 659	17 253	103 912
Malmer utom lappl. malm	37 707	46 587	84 294
Träkol	74 609	174	74 783
Arbeten av trä	57 122	7 313	64 435
Lapplandsmalm	—	49 457	49 457
Övriga varor	129 691	51 612	181 303
Summa	574 923	516 165	1 091 088

Den inrikes varutrafiken till Norrland dominerades i främsta rummet av kalksten och cement från Gotland, metaller, spannmål och mjöl samt oljor. Beträffande sten och cement transporterades dessa varor av naturliga skäl sjövägen, medan däremot metaller till övervägande del tillfördes Norrland järnvägsledes. Spannmåls- och mjöltransporterna fördelade sig mera jämnt på järnväg och sjöfart, medan socker och specierier företrädesvis transporterades sjövägen. Trävarorna till Norrland (ädel lövträdsvirke) transporterades helt järnvägsledes.

Varutrafiken från Norrland till Syd- och Mellansverige utgjordes i främsta rummet av trävaror, vilka till övervägande del transporterades sjövägen. Beträffande trämassa, papp och papper samt metaller, vilka kommo därefter i storleksordning, befordrades dessa varor i främsta rummet med järnväg. Träkolen till de mellansvenska järnverken gingo helt på järnväg. Detsamma gäller i stort sett även arbeten av trä samt övriga här ej särskilt nämnda varor, med undantag dock för de relativt små kvantiteter lapplandsmalm som befordrades sjövägen till Mellansverige.

Till belysande av järnvägstransporternas rent lokala omfattning i Norrland ha i efterföljande tablå sammanställts senast tillgängliga uppgifter (år

Den lokala vagnslastgodstrafiken (exkl. lapplandsmalm) i Norrland år 1937.¹

Bandel	Avsant gods, ton	Mottaget gods, ton	Härav avsant och mottaget inom bandelen, ton
Haparanda—Boden	5 773	8 469	3 624
Luleå—Vassijaure gränsen	72 111	83 284	62 611
Boden—Vännäs, med tvärbanor till kusten	475 640	470 924	441 264
Arvidsjaur—Hoting ²	14 748	25 921	1 334
Vännäs—Långsele, med linjen Mellansel—Örn-sköldsvik	22 559	14 356	2 888
Långsele—Bräcke	25 151	6 478	160
Ånge—Sundsvall	73 895	71 172	7 593
Ånge—Storlien	115 363	99 431	54 357
Brunflo—Mora, Orsa—Bollnäs	86 161	15 441	5 781
Ånge—Bollnäs, med linjen Ljusdal—Hudiksvall ..	131 937	74 671	1 987
Långsele—Gävle	427 752	558 033	195 224
Bollnäs—Krylbo, med linjen Kilafors—Söderhamn	429 526	452 436	255 398
Summa	1 880 616	1 880 616	1 032 221

¹ Linjerna Brunflo—Mora, Orsa—Bollnäs och Bollnäs—Krylbo äro medräknade även till den del de sträcka sig utanför Norrland.

² Trafiken å linjen Arvidsjaur—Jokkmokk öppnades den 7 augusti 1937. Bandelen inkluderar jämväl tvärbanorna Arvidsjaur—Jörn samt Storuman—Hällnäs.

1937) angående vagnslastgodstrafikens storlek å olika bandelar i Norrland. Uppgifterna avse godsmängder, som avsänts från norrländska järnvägsstationer till stationer belägna likaledes i Norrland.

Ifrågavarande år belöpte sig alltså den lokala järnvägstrafiken inom Norrland i vad avser vagnslastgods till i runt tal 1,9 milj. ton (exkl. lapplandsmalm). Då den från norrländska stationer totalt avsända trafiken uppgick till 2,7 milj. ton och den totalt mottagna belöpte sig till 2,6 milj. ton utgjorde alltså lokaltrafiken inom Norrland omkring 70 % av all norrländsk järnvägstrafik. Den rena närtrafiken, d. v. s. gods, som avsändes och mottages å järnvägsstationer å en och samma bandel, uppgick till drygt 1 milj. ton eller närmare 55 % av all norrländsk lokaltrafik. De största avsändar- och mottagarstationerna i fråga om lokal trafik lågo utefter linjerna Boden—Vännäs, Bollnäs—Krylbo och Långsele—Gävle.

I kapitel 5 av detta betänkande kommer att redogöras för vissa undersökningar, som av norrlandskommittén verkstälts för att belysa järnvägsfrakterna för de norrländska näringsföretagen, och i synnerhet de frakter, som belasta norrlandstransporterna vid jämförelse med de transporter å statens järnvägar, vilka icke beröra Norrland. Beträffande resultaten av dessa undersökningar hänvisas till den kommande redogörelsen.

I detta sammanhang må även erinras om en undersökning, som av industriens utredningsinstitut utförts i fråga om de norrländska hemmamarknadsindustriernas transportkostnader och som publicerats år 1944. Av de framlagda undersökningsresultaten torde få återgivas följande. På grund av de långa avstånden bliva transportkostnaderna för konsumtionsvaror såsom livsmedel, beklädnadsvaror m. m. relativt höga och bidra till levnadskostnadsfördyringen i de norrländska orterna, vilket i sin tur medför krav på högre penninglöner för uppnående av samma reallöner, som inom respektive branscher gälla i andra delar av landet. Denna produktionskostnadsfördyring drabbar all företagsverksamhet i Norrland och bidrager till att minska den norrländska industriens konkurrenskraft på avsättningsmarknaderna utanför Norrland. Samma verkan få de högre transportkostnaderna till Norrland för byggnadsråvaror samt maskiner och andra varor av industrikapitals natur, som till stor del måste transporteras från södra och mellersta Sverige. Nu nämnda två typer av mertransportkostnader äga dock vanligen enligt nyssnämnda utredning icke någon avgörande betydelse för företagets konkurrensförmåga på den norrländska marknaden. De motsvaras nämligen inom sydligare belägna företag i större eller mindre utsträckning av kostnader för transport av de färdiga produkterna till Norrland. De bidra dock till att höja levnadskostnaderna i Norrland. Vid industriråvarutransporter till Norrland uppstå merkostnader, som i en del fall få bäras av konsumenterna av de färdiga produkterna, i andra fall däremot av de norrländska producen-

terna. Det sistnämnda gäller för företag, som avsätta produktionen på syd- och mellansvenska marknader, och som hämta alla eller vissa råvaror utom Norrland. Företag, som ha sin huvudsakliga försäljning på syd- och mellansvenska marknader, måste även vidkännas vissa mertransportkostnader vid transporter av de färdiga varorna. I motsats till vad som är fallet vid försäljning på den norrländska marknaden är det endast i undantagsfall som ett norrlandsföretag vid försäljning å marknader utanför Norrland kan övervältra å köparen att bära de högre transportkostnaderna. Norrlandsföretaget måste vid samma försäljningspris antingen leverera en högre kvalitet eller också tillämpa priser exklusive frakt, som ligga lägre än hos landets övriga tillverkare. I detta fall blir det därför fabrikanten, som genom en knappare marginal för täckande av produktionskostnaderna får bära de högre transportkostnaderna. Ju längre åt norr företaget är beläget, desto knappare blir denna marginal under förutsättning att försäljningen sker till en given plats i sydsverige. Av utredningsinstitutets undersökning framgår även, att merkostnader för den norrländska industrien uppkomma vid såväl järnvägs-transporter som sjötransporter. Det har vidare konstaterats, bland annat i fråga om trävaror, att järnvägsfrakterna ligga avsevärt högre än sjöfrakterna på långa avstånd.

Vad särskilt angår lanthandelns transportkostnader har en stickprovsundersökning ägt rum under sommaren 1944, varav resultaten framlagts i meddelande nr 22 från affärsekonomiska forskningsinstitutet vid handelshögskolan i Stockholm. Undersökningen som skett under medverkan, såvitt gäller planläggningen, av Detaljhandelns utredningsinstitut, har avsett förhållandena sista halvåret 1943 och begränsats till två distrikt, ett i Värmland (Karlstadsdistriktet) och ett i Västerbotten (Skellefteådistriktet). En beräkning har gjorts för 19 företag i fråga om bland annat sambandet mellan transportavstånd och korrigerad fraktprocent, d. v. s. frakten i procent av den fraktbelastade omsättningen hos företagen. Gjorda sammanställningar utvisa, att fraktprocenten för ett företag, beläget 20 km från grossistorten, stannat vid 0,70, medan motsvarande siffror utgjort vid 61 km avstånd 1,65, vid 105 km avstånd 2,79 och vid 164 km avstånd 4,07. Någon större avvikelse i fråga om tendensen framträder icke de båda undersökningsområdena emellan. Även om undersökningsmaterialet är alltför knappt för att utan vidare kunna läggas till grund för en bedömning av fraktkostnader och transportförhållanden i allmänhet, synas de framkomna resultaten vara av intresse i förevarande sammanhang.

Kap. 2. Norrlands utrustning med kommunikationsmedel.

Sjöfarts- och flottningsanstalter m. m.

Sjöfartens betydelse för Norrlands näringsliv, främst exportindustrierna, har något belysts i det föregående. Den norrländska sjöfartens utveckling sammanhänger intimt med träindustriens, gruvindustriens och massaindustriens behov av billiga masstransporter till kontinentala och transoceaniska avsettningsmarknader. Grundvalarna för denna utveckling utgöras av bland annat sågningens frigörande år 1842, tillkomsten av aktiebolagslagen 1848 och av de första ångsågarna omkring 1850 samt exporttullarnas avskaffande i Sverige och importtullarnas successiva avveckling i England och Frankrike. Med trävaruindustriens stagnation begynte under 1900-talet massaindustriens utveckling. Denna var bland annat beroende av goda sjöfartskommunikationer icke blott för massans avsättning utan även för sådana råvaror för framställningen såsom svavelkis, glaubersalt, klorkalk och kalksten m. m. Vad till sist angår den norrländska gruvindustrien kunde de lappländska malmfyndigheterna, vilka voro bekanta sedan början av 1700-talet, icke i större omfattning börja exploateras, förrän järnvägslinjen Gällivare—Luleå öppnades för trafik i början av 1890-talet och möjliggjorde malmens nedförande till Luleå för vidare transport sjöledes. Malmexporten kräver även ett stort sjöfartstonnage.

Följande uppgifter må tjäna att belysa den i Norrland hemmahörande handelsflottans storlek och utveckling åren 1880—1939.

Den i Norrland hemmahörande handelsflottans storlek.

År	Antal fartyg	Summa nettoton
1880	584	128,428
1900	212	57,065
1913	145	43,942
1939	67	6,235

Till handelsflottan räknas fartyg om 20 nettoton och däröver, dock icke pråmar. De träpråmar, som användas framför allt vid trävarulastning, ingå sålunda icke i ovanstående siffror. Den norrländska handelsflottan nådde sin

största omfattning år 1880, då den bestod av 584 fartyg om tillsammans 128 000 nettoton, eller 24 % av hela den svenska handelsflottans tonnage. År 1939 hade antalet fartyg nedgått till 67 med ett sammanlagt nettototal av allenast 6 000 eller 0,5 % av hela flottans tonnage. Norrland har härmed nära nog upphört att vara hemort för svenska fartyg.

Norrlands andel i det från Sverige utklarade tonnaget utgjorde år 1939 20 %. Till jämförelse härmed kan nämnas, att motsvarande siffra år 1880 uppgick till icke mindre än 52 %. Den relativa tillbakagången sammanhänger delvis med den sedan sekelskiftet starkt utvecklade ångfärjetrafiken på Danmark och Tyskland, som höjt totalsiffran, varigenom Norrlands procentuella andel kommit att sjunka. Frånräknas ångfärjetrafiken, erhålles för Norrland år 1939 siffran 27 %. Norrland har sålunda numera endast omkring hälften så stor andel i Sveriges utgående utrikes sjöfart som år 1880. I absoluta tal räknat var dock Norrlands utrikes sjöfart år 1939 2,5 gånger så stor som år 1880. Från 1913 till 1939 har likväl minskning ägt rum, beroende på trävaruexportens tillbakagång.

Då den norrländska utrikessjöfarten till övervägande del avser massgods, har trampsjöfarten erhållit vida större betydelse än linjesjöfarten.

En föresällning om den norrländska sjöfartens lokala anknytningspunkter erhålles genom ett studium av den totala trafikens — såväl utrikes- som inrikestrafikens — fördelning på olika hamnar och lastageplatser. Till att börja med må följande uppgifter lämnas över trafiken i de norrländska stads- hamnarna.

In- och utgående fartyg år 1938.

	Antal fartyg	Nettoton
Haparanda	250	50 764
Luleå	2 157	3 011 496
Piteå	848	606 370
Skellefteå	1 248	683 309
Umeå	4 010	886 459
Örnsköldsvik	1 850	786 464
Härnösand	4 406	895 124
Sundsvall	2 550	1 231 772
Hudiksvall	1 020	376 144
Söderhamn	1 322	916 976
Gävle	4 070	2 605 796

För att giva ett begrepp om de lokalt olika transportbehoven och om förhållandet mellan import- och exportkvantiteter må följande siffror även anföras över import och export i ton för skilda tulldistrikt år 1938.

*Import och export i ton för olika tulldistrikt i Norrland
år 1938.*

	Import	Export
Haparanda	28 462	187 999
Luleå	75 991	2 709 169
Piteå	16 584	199 578
Skellefteå	128 195	279 840
Umeå	80 012	387 476
Örnsköldsvik	167 369	220 849
Härnösand	194 598	705 205
Sundsvall	484 159	754 434
Hudiksvall	96 398	235 022
Söderhamn	146 585	346 242
Gävle	768 127	870 376
Summa	2 186 480	6 896 188

Platsernas betydelse i sjöfartshänseende påverkas givetvis av ett flertal olika faktorer, såsom upplandets storlek samt den större eller mindre del av året, varunder sjöfarten besväras av ishinder. Gävle hamn kan under normala isförhållanden hållas öppen året om, men trafiken visar ändå mycket stark nedgång under vintermånaderna. Nedre Norrland i övrigt och i regel även mellersta Norrland pläga i allmänhet vara stängda av is allenast under någon månad. Men även här blir trafiken helt naturligt under flera månader mycket starkt beskuren. I övre Norrland hindrar isen nära nog all trafik under 4 à 5 månader.

Norrlands med hänsyn till tonnaget största hamn Luleå är en utpräglad malmlastningshamn, som i storlek kommer näst efter Göteborg och Stockholm. Men den trafik, som icke står i samband med malmtrafiken, är av relativt ringa storlek. Även Gävle utskeppar betydande malmkvantiteter men har också en stor annan trafik. Efter fartygstonnagets storlek kommer denna hamn på sjunde plats av rikets hamnar. De närmast största norrlandshamnarna äro Sundsvall och Söderhamn.

Flera av norrlandshamnarna ha på grund av landhöjningen, som avtagit men ännu är ganska betydande i dessa trakter, flodernas uppslamning samt kraven på större djup anlagt djupare hamnar längre ut vid havet. Detta gäller Skellefteå med uthamnen Skelleftehamn, Umeå med uthamnen Holmsund, Söderhamn med uthamnen Stugsund samt Gävle hamn med sin djuphamn vid Fredriksskans. I detta sammanhang kan nämnas, att sjöfarten på Haparanda till stor del hänför sig till Haparandahamn.

Man skulle kunna förmoda, att norrlandshamnarna, som ligga i Sveriges förnämsta träindustriområde, skulle ha exporten av trä och träprodukter som

väsentlig trafik. Detta är emellertid knappast fallet. De nämnda industrierna ha nämligen icke sökt sig till stadssamhällen, och det är huvudsakligen i den mån som industrier av nämnt slag ligga inom hamnområdena — vilka kunna vara ganska stora — men utanför de egentliga städerna, som stadshamnarna kunna uppvisa större trafik med ifrågavarande varor. Särskilt anmärkningsvärt är, att hamnarna Sundsvall och Härnösand, som ligga inom de största skeppningsdistrikten för nämnda varor, endast uppvisa relativt ringa export av desamma. Största delen av trävaru- och pappersmasseexporten går över sågverkens och massafabrikernas egna lastageplatser. En beräkning ger vid handen, att endast omkring en fjärdedel av den norrländska exporten utav trävaror och pappersmassa går över stadshamnarna och de inom hamnområdena belägna industriernas kajer. Resten eller tre fjärdedelar går över lastageplatserna.

Det kan icke komma i fråga att här redovisa alla de norrländska lastageplatserna, detta så mycket mindre som uppgifter föreligga endast beträffande ett mindre antal av desamma. Här må blott ges några antydningar om de största lastageplatserna. Flertalet lastageplatser når icke upp till en fartygstrafik av 200 000 ton. De största äro Karskär och Kramfors med över 700 000 nettotons trafik. Härefter följa Vivstavarv-Fagervik, Svanö och Vallvik med omkring 500 000 ton samt Iggesund, Köpmanholmen, Norrsundet, Dynäs-Väija, Husum och Sandarne med omkring 400 000 tons trafik.

Lastageplatserna beröras endast undantagsvis av linjetrafik. Det är mest trampfart och kontraktstfart i hela eller halva eller eljest delar av fartygslaster som lastas vid en lastageplats. Ofta lastas olika delar under en resa vid skilda lastageplatser.

Till sist må här några uppgifter lämnas angående flottningens storlek och betydelse i Norrland i jämförelse med riket i övrigt. Flottningen är av två slag, inlandsflottning och havsflottning. Över *inlandsflottningen* i allmänna flottleder finnes sedan 1921 officiell statistik. År 1944 hade denna flottning för Norrland — inklusive Dalälven — följande omfattning:

Flottning i norrländska flottleder år 1944.

	Under året tillsläppt flottgods		
	Stycken	Kubikmeter	Flottledernas längd km
Leder i Norrbygdens vattendistrikts område . . .	80 906 306	7 637 159	23 310
» » Österbygdens vattendistrikts område (Ljusnan—Dalälven)	38 949 177	2 825 097	6 025
Summa	119 855 483	10 462 256	29 335
Hela Sverige	141 116 138	12 265 231	33 149

I norrländska flottleder — inklusive Dalälven — tillsläpptes år 1944 sålunda omkring 10,5 milj. kubikmeter flottgods av hela Sveriges 12,3 milj. Det mesta kom genom Dalälven (1,7 milj. m³) och därefter Ångermanälven (1,4 milj. m³) och Ljusnan (1,1 milj. m³), Indalsälven (1,0 milj. m³) och Ume älv (0,9 milj. m³).

Havsflottning eller bogsering av flottgods i fasta flottor förekommer utefter hela svenska kusten från Torne älvs mynning ned till Norrköping, undantagsvis ännu längre.

Norrländskommittén har på grundval av uppgifter, som inhämtats från skogsindustriernas samarbetsutskott, verkställt en utredning angående virkesförflyttningar bland annat genom havsflottning. Enligt denna utredning skulle under tioårsperioden 1930—1939 havsflottningen ha omfattat i genomsnitt årligen: i södergående riktning omkring 1 260 000 m³ fast mått mellan olika flodområden inom Norrland och omkring 380 000 m³ från Norrland till Svealand (och i mindre grad Götaland), samt i nordgående riktning omkring 67 000 m³ inom Norrland och omkring 94 000 m³ till Norrland från sydligare delar av riket. Kvantiteterna ha växlat avsevärt från det ena året till det andra.

Järnvägar.

I Kungl. Maj:ts proposition i järnvägsbyggnadsfrågan till 1853—1854 års riksdag fastslogs såsom den lämpligaste metoden för järnvägsföretags finansiering, att staten själv anlade huvudlinjerna, vilket vore att anse som det fördelaktigaste ur samhällets synpunkt. Staten skulle på denna väg få frihet att oinskränkt bestämma taxor och reglera förvaltningen m. m. på det för trafikens behov lämpligaste sättet. På den enskilda företagsamheten skulle däremot ankomma att anlägga »de smärre järnbanor, som erfordrades för transporter av mindre utsträckning», varvid frågan om statsunderstöd skulle prövas i varje särskilt fall. Jämväl statsutskottet framhöll i sitt utlåtande i ämnet liknande synpunkter.

Emellertid gav statsutskottet redan vid 1869 års riksdag uttryck åt den förändrade uppfattningen, att tiden då vore inne att genom en noggrann begränsning av statsbaneanläggningarna möjliggöra övergång till privatbanesystemets allmänna införande, vilket skulle giva större garanti för, att banorna anlades där de bäst behövdes och till lägsta kostnad, utan att hela bördan kastades på staten. De redan till större eller mindre del färdiga östra och norra stambanorna borde dock fullbordas enligt den uppgjorda planen, men därefter borde inga flera järnvägar byggas för statens räkning. Riksdagen godkände i stort sett utskottets utlåtande. Detta riksdagens uttalande jämte det av 1871 års riksdag beslutade låneunderstödet till privat järnvägsbyggande med 2 milj. rdr om året under de närmaste fem åren befordrade en snabb tillväxt av de enskilda järnvägarna, vilka företrädesvis anlades i de

mellersta och sydligare delarna av landet. Mellan åren 1870 och 1875 ökades sålunda det enskilda järnvägsnätet från 609 km till 2 166 km, medan statsjärnvägarna under samma tid tillväxte från 1 118 km till 1 513 km. År 1875 uppgick den totala anläggningskostnaden för statens järnvägar till 151,7 milj. kronor och för privatbanorna till 122,2 milj. kronor.

Medan vid sistnämnda tidpunkt riket söder om Dalarna erhållit ett järnvägsnät, som i förhållande till folkmängden tålde jämförelser med andra länder, hade Norrland ännu endast några kortare banor från flottleder och sågverk ned till Bottenhavet. Behovet av järnvägar började göra sig gällande även för denna del av landet. Redan 1867 hade styrelsen för statens järnvägsbyggnader fäst Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på spörsmålet, och år 1870 fick styrelsen i uppdrag att utreda frågan om norra stambanans fortsättande norr om Storvik samt om en tvärbana från Sundsvall till norska gränsen. Sedan ett enskilt bolag år 1872 fått koncession på en järnväg Sundsvall—TorpsHAMMAR, framlades för 1873 års riksdag förslag om anläggning av en bana från Storvik till TorpsHAMMAR eller annan punkt på linjen därifrån till Sundsvall samt en annan bana från denna anknytningspunkt över Jämtland till riksgränsen, där den skulle möta en norsk statsbana från Trondheim. Förslaget mötte icke någon avgörande opposition i sak.

Byggnadsarbetet på de sålunda år 1873 beslutade banorna var avslutat år 1882. Då delade tvärbanan Sundsvall—norska gränsen landet i två delar på ungefär lika långt avstånd från dess sydligaste och dess nordligaste punkt. I norra hälften av landet fanns vid denna tidpunkt ännu icke någon järnväg, medan banlängden i södra delen vid utgången av år 1880 uppgick till 5 876 km. (Det kan förtjäna erinras, att vid samma tid 24 % av den svenska handelsflottans tonnage var hemmahörande i Norrland, därav ca 10 % norr om Sundsvall.) När därför vid 1881 års riksdag proposition framlades om anläggande av järnväg mellan Bräcke och Sollefteå, ställde sig statsutskottet mycket välvilligt. Följande riksdagar beviljade sedermera erforderliga medel till denna bana, ävensom anslag för inlösen av enskilda tvärbanoer till Söderhamn, Sundsvall och Hudiksvall. År 1886 öppnades järnvägen till Sollefteå för trafik, och därmed gjordes Ångermanälven till den dåvarande nordgränsen för det svenska statsbanesystemet.

År 1882 hade koncession beviljats för anläggning av en enskild bana mellan Luleå och norska gränsen. På grund härav och även av ekonomiska och militära skäl blev frågan om stambanelinjens fortsättande norr om Ångermanälven snart aktuell. Efter en ingående kommittéutredning föreslog regeringen 1886 års riksdag att besluta om byggandet av en stambana från Sollefteå över Vännäs till Överluleå (Boden). Ehuru andra kammaren avslög förslaget — det befarades att dessa norrländska banor icke komme att betala trafikkostnaderna än mindre ränta å kapitalet — segrade likväl vid gemensam votering statsutskottets förslag, enligt vilket banan tills vidare skulle

byggas till Vännäs. Vid 1890 års riksdag föreslogs i en proposition, att banan skulle som ursprungligen planerats fortsättas norröver till Överluleå. Samtidigt framlades också förslag om inköp av banan Luleå—norska gränsen, vars utförande endast delvis fullbordats, närmast till följd av de enskilda koncessionsinnehavarnas svaga finansiella resurser. Detta banföretag ansågs vara av den vikt för landet, att staten måste trygga dess färdigställande. Riksdagen biföll förslagen, och år 1894 kunde den norrländska stambanan till Boden invigas.

Ett par grenlinjer från stambanan till kusten beslutades även under dessa år, nämligen Mellansel—Örnsköldsvik (1891) och Vännäs—Umeå (1895). Den enskilda banan Näsviken—Hudiksvall hade inlösts några år tidigare.

När riksdagen år 1895 gav sitt bifall till byggande av järnvägen Vännäs—Umeå, framhölls uttryckligen, att härigenom Norrlands behov av statsbanor borde för en längre framtid bliva tämligen nöjaktigt tillgodosett. Det dröjde emellertid endast två år, innan en ny norrländsk järnvägsfråga blev aktuell. Enskilda hade begärt koncession för ett järnvägsbygge Gällivare—Riksgränsen. Emellertid ansågs det, att denna bana var av en sådan ekonomisk, politisk och strategisk betydelse, att den borde byggas av staten. Sedan beslut fattats härom, öppnades banan för trafik år 1903.

Efter särskilda beslut av 1897 och vissa följande års riksdagar förlängdes norra stambanan först från Boden till Morjärv samt sedermera till Lapträsk, Karungi och Övertorneå. I sin helhet öppnades denna bana för trafik år 1914. Den kompletterades senare genom anläggningen av en bana Karungi—Haparanda, som öppnades för trafik år 1918.

Järnvägssystemet i Norrland har efter år 1900 utökats med ytterligare två större järnvägsanläggningar, nämligen dels inlandsbanan med tvärbanor och dels den s. k. ostkustbanan, vilken byggdes i enskild regi men sedermera år 1933 införlivades med statsbanorna. Redan år 1899 hade en del riksdagsmän till regeringen ingivit ett förslag om undersökning av en järnvägsförbindelse Dalarna—Bohuslän. Men även inom övriga provinser vid landets västgräns hade vid samma tid önskemål om en järnväg framkommit och föranlett motioner vid 1900 års och följande riksdagar. Dessa motioner hade emellertid blivit avslagna. År 1904 framlade därpå regeringen förslag om anvisande av medel för utredning angående en bana från bohuslänska kusten över Sveg och Ströms vattudal (Ulriksfors) till lämplig punkt på Gällivarebanan. Anslaget beviljades, och år 1907 framlades för riksdagen förslag om anläggande av den s. k. inlandsbanans första del från Östersund till Ströms vattudal. Inlandsbanebygget fullbordades sedermera, och den sista delen Arvidsjaur—Jokkmokk invigdes år 1937. Förbindelsen till havet nåddes på det sättet att, sedan linjen Orsa—Sveg byggts av enskilda med hjälp av stort statsanslag, denna bana jämte järnvägarna Mora—Noret—Orsa och Mora—Vänern (Kristinehamn) åren 1916—1918 inköptes av statsverket.

I efterföljande sammanställning lämnas en historisk översikt av norrlands-järnvägarnas tillkomst.

Historisk översikt av de norrländska järnvägslinjernas tillkomst.

Järnvägslinjer	År för banans öppnande ¹	Statens järnvägars bannät km		Enskilda järnvägars bannät km
		Byggd som statsbana	Övertagen enskild järnväg	
A. Statens järnvägar:				
Storvik—Dalgränsen av linjen Krylbo—Storvik	1875	15		
Storvik—Ockelbo	1876	38		
Ockelbo—Holmsveden	1877	27		
Holmsveden—Bollnäs	1878	33		
Torpshammar—Bräcke	1878	69		
Bollnäs—Järvsö	1879	48		
Bräcke—Östersund	1879	71		
Järvsö—Ljusdal	1880	15		
Ljusdal—Ånge	1881	104		
Trångsviken—norska gränsen	1881	119		
Näliden—Trångsviken	1881	15		
Östersund—Näliden	1882	32		
Bräcke—Håsjö	1883	67		
Håsjö—Ragunda	1884	13		
Torpshammar—Sundsvall	1885		57	
Kilafors—Bergvik	1885	18		
Bergvik—Stugsund	1886	3	15	
Ragunda—Sollefteå	1886	65		
Ljusdal—Delsbo	1887	27		
Delsbo—Hudiksvall	1888	19	16	
Långsele—Anundsjö	1889	82		
Anundsjö—Vännäs	1891	129		
Mellansel—Örnsköldsvik	1892	29		
Vännäs—Hällnäs	1892	48		
Hällnäs—Jörn	1893	97		
Jörn—Boden	1894	142		
Luleå—Malmberget ²	1895		211	
Vännäs—Umeå	1896	31		
Gällivare—Koskullskulle	1899	9		
Boden—Niemisel	1900	32		
Niemisel—Morjärv	1902	42		
Gällivare—Riksgränsen	1903	230		

¹ Beträffande järnväg, som tidigare varit trafikerad som enskild men införlivats med statsbanenätet, avser årtalet tiden härför.

² I ofullbordat skick övertagen från enskilt järnvägsbolag och öppnad för provisorisk trafik år 1891.

Järnvägslinjer	År för banans öppnande ¹	Statens järnvägars bannät km		Enskilda järnvägars bannät km
		Byggd som statsbana	Övertagen enskild järnväg	
Morjärv—Lapträsk	1910	46		
Lugnvik—Häggenås	1911	35		
Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen	1912	63		
Östersund—Lugnvik	1912	3		
Häggenås—Ulriksfors	1912	77		
Jämtlands Sikås—Hammerdal	1912	10		
Ulriksfors—Strömsund	1912	4		
Lapträsk—Karungi	1913	21		
Ulriksfors—Hoting	1914	51		
Karungi—Övertorneå	1914	47		
Älvsbyn—Piteå	1915	53		
Hoting—Dorotea	1915	21		
Brunflo—Hackås	1916	31		
Hackås—Svenstavik	1917	21		
Dorotea—Vilhelmina	1918	56		
Svenstavik—Åsarna	1918	15		
Karungi—Haparanda	1918	26		
Sveg—Älvbo, del av Orsa—Sveg ..	1919		72	
Haparanda—finska gränsen	1919	1		
Sveg—Åsarna	1922	102		
Umeå—Holmsund	1922	16		
Vilhelmina—Storuman	1923	68		
Sveg—Hede	1924	72		
Hällnäs—Lycksele	1924	65		
Gällivare—Porjus	1925	53		
Forsmo—Hoting	1925	121		
Bollnäs—Tungsen, del av Bollnäs— Orsa med Göringen—Dalfors	1927		59	
Porjus—Jokkmokk	1927	47		
Jörn—Arvidsjaur	1928	76		
Storuman—Blattnicksele	1928	49		
Blattnicksele—Sorsele	1929	22		
Kallholmen—Skelleftehamn	1930	1		
Storuman—Lycksele	1930	103		
Härnösand—Sollefteå	1932		102	
Gävle—Harnäs, del av Uppsala— Gävle	1933		15	
Gävle—Härnösand (Ostkustbanan) .	1933		300	
Harmånger—Bergsjö	1933		20	
Sorsele—Arvidsjaur	1933	89		
Arvidsjaur—Jokkmokk	1937	173		
Gysinge—Hagaström, del av Sala— Hagaström	1937		47	

¹ Beträffande järnväg, som tidigare varit trafikerad som enskild men införlivats med statsbanenätet, avser årtalet tiden härför.

Järnvägslinjer	År för banans öppnande ¹	Statens järnvägars bannät km		Enskilda järnvägars bannät km
		Byggd som statsbana	Övertagen enskild järnväg	
Gävle—Ockelbo	1938		38	
Södra ingångslinjen till Ånge	1942	2		
Tillkommer genom ommätningar m. m.		8		
Summa statens järnvägar		3 317	952	
		4 269		
B. Enskilda järnvägar:				
Gävle—Falun, del av	1857			63
Matfors—Vattjom	1874			3
Dala—Ockelbo—Norrundet, del av	1897			58
Johannisberg—Ljungaverk	1913			2
Söderhamn v:a—Granskär—Flaket	1900			3
Gammelstad—Karlsvikshyttan	1906			5
Summa enskilda järnvägar				134

¹ Beträffande järnväg, som tidigare varit trafikerad som enskild men införlivats med statsbanenätet, avser årtalet tiden härför.

Under järnvägsbyggandets epok kom det privata initiativet att i främsta rummet inrikta sig på byggandet av järnvägar i landets mera tätbefolkade mellersta och sydliga delar. Till belysande härav har i nedanstående tablå sammanställts de i statlig och enskild regi byggda järnvägarnas längdsträckning inom dels Norrland, dels landet i övrigt. Uppgifterna avse förhållandena vid 1943 års slut.

I statlig och enskild regi byggda järnvägar.

	Km järnvägar Totalt	Härav byggda i	
		statlig regi	enskild regi
Norrland	4 403	3 317	1 086
Riket i övrigt	12 313	1 965	10 348
Summa	16 716	5 282	11 434
Härav: drivna i SJ regi	10 842	5 282	5 560
» » EJ »	5 874	—	5 874

De svenska järnvägarnas totala längd uppgick vid 1943 års slut till 16 716 km, varav 4 403 km voro belägna i Norrland. Icke mindre än 11 434

km, eller drygt två tredjedelar av det totala järnvägsnätet, äro byggda i enskild regi, medan resten eller 5 282 km byggts som statsbanor. Till och med utgången av år 1943 hade emellertid med statsbanorna införlivats 5 560 km i enskild regi byggda järnvägar, så att den statens järnvägar tillhörande banlängden vid denna tidpunkt utgjorde sammanlagt 10 842 km. De enskilda järnvägarnas längdutsträckning uppgick till 5 874 km.

Av de norrländska järnvägarna äro endast 1 086 km byggda i enskild regi, medan 3 317 km byggts av staten. De som statsbanor byggda järnvägarna äro sålunda till 63 % belägna i Norrland, medan motsvarande procenttal för de i enskild regi byggda järnvägarna endast utgör 9 %.

Av de i enskild regi i Norrland byggda järnvägarna ha med statsbanorna införlivats omkring 952 km, så att för närvarande endast 134 km norrländska järnvägar drivas i enskild regi. Dessa utgöras av följande: i *Gävleborgs län* Gävle—Dala (63 km), *Söderhamn v:a*—Granskär—Flaket (3 km) och *Dala*—Ockelbo—Norrundet (58 km), i *Västernorrlands län* Johannisberg—Ljungaverk (2 km) och Matfors—Vattjom (3 km), i *Norrbottens län* Gammelstad—Karlsvikshyttan (5 km) eller sammanlagt 134 km. Av dessa järnvägar sakna *Söderhamn v:a*—Granskär—Flaket, Johannisberg—Ljungaverk, Matfors—Vattjom och Gammelstad—Karlsvikshyttan allmän betydelse och äro närmast att anse som hamn- och industrispår.

Det nuvarande svenska järnvägsnätets längdutsträckning och finmaskighet inom olika landsdelar och län i Norrland belyses närmare av efterföljande data.

Järnvägarnas längdutsträckning, km, m. m. vid slutet av år 1943.

	SJ km	EJ km	Summa km	Banlängd i medeltal per		
				100 km ² land	100 km ² produk- tiv mark	10 000 inv.
Hela riket	10 842	5 874	16 716	3,80	6,17	25,88
Därav i: Götaland	4 692	2 974	7 664	8,26	10,91	24,29
Svealand	1 881	2 768	4 649	5,44	7,18	21,77
Norrland	4 269	134	4 403	1,68	3,24	38,68
Gävleborgs län	782	124	906	4,60	5,90	33,08
Västernorrlands län	715	5	720	2,80	3,63	26,13
Jämtlands län	787	—	787	1,52	2,90	55,44
Västerbottens län	787	—	787	1,33	2,38	35,15
Norrbottens län	1 198	5	1 203	1,14	2,97	53,92

Av siffrorna framgår bland annat, att järnvägarnas längd, i absoluta tal räknat, i Norrbottens län uppgår till icke mindre än 1 203 km mot 906 km

i Gävleborgs, 787 km i vardera Jämtlands och Västerbottens samt 720 km i Västernorrlands län. Av samtliga län i riket uppvisar Norrbotten den största järnvägslängden, varefter följa Kopparbergs län med 1 163 km och Älvsborgs län med 1 030 km.

Om man åter betraktar banlängden i förhållande till landarealen, finner man, att järnvägsnätet är avsevärt mindre finmaskigt i Norrland än i övriga landsdelar. Sålunda komma i Norrland per 100 km² endast 1,68 km järnvägar mot 5,44 km i Svealand och 8,26 km i Götaland. Inom Norrland avtager nätets finmaskighet från söder mot norr. I Gävleborgs län komma sålunda i medeltal 4,60 km järnvägar per 100 km² mot endast 1,14 km i Norrbottens län. Mest finmaskigt är nätet i Malmöhus län med 17,70 km per 100 km² och grovmaskigast i Norrbottens län med som nyss nämnts 1,14 km. Härvid måste dock beaktas de vidsträckta obebyggda fjällområdena i Norrbotten och övriga delar av Norrland, som delvis förrycka jämförelsen mellan siffrorna. I syfte att korrigera dessa inadvartenser har i ovanstående tablå jämväl beräknats järnvägarnas längd per km² produktiv mark inom respektive områden. Järnvägstätheten är även efter denna beräkningsmetod störst i Götaland och minst i Norrland, medan Svealand intager en mellanställning. Differenserna inom Norrland utjämnas delvis enligt denna beräkningsmetod. Västerbotten blir det järnvägsglesaste länet, varefter följa Jämtlands och Norrbottens län. Tätheten är störst i Gävleborgs län och därefter i Västernorrlands län. I jämförelse med Götaland är järnvägstätheten i Norrland endast en tredjedel och i jämförelse med förhållandena i Svealand omkring hälften.

Sättes järnvägarnas längdutsträckning i relation till folkmängden, komma i medeltal per 10 000 invånare 38,68 km järnvägar i Norrland mot 21,47 respektive 24,29 km i Svealand och Götaland. Bland norrlandslänen uppvisa Jämtlands och Norrbottens län de högsta relationstalen, medan det lägsta noteras för Västernorrlands län. Med hänsyn till bebyggelsens olika karaktär bliva emellertid även dessa jämförelsesiffror mindre tillfredsställande.

De norrländska järnvägslinjerna äro med få undantag normalspåriga (78 km smalspåriga järnvägar finnas i Gävleborgs län) och äga stor trafikkapacitet, bland annat på grund av banelektrifieringen. Vid slutet av år 1943 uppgick längden av de elektrifierade järnvägslinjerna i Norrland till 1 693 km eller 38,5 % av det totala norrländska järnvägsnätet. Den ojämförligt största delen av trafikarbetet i Norrland ombesörjes i elektrisk drift. Till jämförelse kan omnämnas, att vid nyssnämnda tidpunkt en relativt mindre del eller 28,7 % av rikets övriga järnvägsnät var elektrifierad.

De i Norrland för elektrisk tågdrift öppnade linjerna utgöras av följande sträckor: *Vassijaure—Luleå med sidolinjer*, 449,4 km, öppnad för elektrisk drift åren 1915—1923; *Boden C—Ånge*, 659,6 km, åren 1939—1942; *Östersund C—Bräcke*, 71,0 km, år 1939; *Ånge—Sundsvalls C*, 94,5 km, år 1942;

del av *Ånge—Stockholm C*, c:a 301,8 km, åren 1926—1936, och *Gävle—Ockelbo*, 38,4 km, år 1942. Härtill komma ytterligare 63,0 km elektrifierade linjer av *Gävle—Dala järnväg*, belägna inom Gävleborgs län, samt omkring 15,0 km av linjen *Uppsala—Gävle*, sträckan *Harnäs—Gävle C*.

I detta sammanhang torde jämväl vissa uppgifter rörande trafikrörelsen och transportarbetet å de norrländska järnvägslinjerna vara av intresse till belysande av bland annat trafikkapaciteten å dessa linjer i jämförelse med förhållandena i rikets övriga delar. I tablån på nästa sida redovisas vissa viktigare trafikdata för olika bandelar i Norrland förkrigsåret 1938 och krigsåret 1943. Jämförelse har härvid gjorts med motsvarande förhållanden å de normalspåriga järnvägarna i mellersta och södra delarna av landet.

I medeltal per år och bankm belöpte sig år 1943 transportarbetet å de norrländska järnvägarna (exklusive malmbanan) till något mer än 1,9 milj. bruttotonkm. Inräknas malmbanan, höjes siffran till 2,4 milj. Som jämförelse härmed kan nämnas, att antalet bruttotonkm å samtliga normalspåriga järnvägar i södra och mellersta Sverige uppgick till ej fullt 1,9 milj. Under mera normala förhållanden är dock transportarbetet per bankm icke oväsentligt mindre å järnvägarna i Norrland än å de normalspåriga järnvägarna i landets övriga delar. Sålunda belöpte sig antalet bruttotonkm per år och bankm (exklusive malmbanan) år 1938 till omkring 0,9 milj. i Norrland mot 1,4 milj. å det övriga normalspårsnätet. Från förkrigsåret 1938 till 1943 ökades sålunda transportarbetet å norrlandsjärnvägarna med i medeltal 1 milj. bruttotonkm per år och bankm eller 124,5 %. Å det övriga normalspårsnätet stannade ökningen däremot vid 28,8 %. Den utomordentligt starka trafikökningen å norrlandsjärnvägarna under krigsåren visar den transportkapacitet dessa linjer vid förekommande behov äro mäktiga. För norrlandstrafikens avveckling under krigsåren har tåg- och vagnrörelsen måst ökas. Antalet tågkm per bankm stegrades sålunda med 28,6 %, medan ökningen av antalet vagnaxelkm per bankm uppgick till 106,0 %.

Under förkrigstiden (år 1938) var tågtätheten, d. v. s. antalet tåg i medeltal per dag och bankm, å norrlandsjärnvägarna (exklusive malmbanan) omkring 65 % av motsvarande täthet å landets övriga normalspårnät. Vagnrörelsen i Norrland uppgick till 59 % av intensiteten å det övriga nätet, medan transportarbetet mätt i bruttotonkm per bankm stannade vid 60 % av motsvarande transportarbete å det normalspåriga järnvägsnätet i södra och mellersta Sverige. Dessa olikheter i trafikintensitet mellan å ena sidan norrlandsjärnvägarna och å andra sidan de normalspåriga järnvägarna i södra och mellersta Sverige ha högst avsevärt utjämnats under krigsåren till följd av den enorma ansvällningen av trafiken i Norrland.

Tabellen belyser jämväl den högst varierande trafikintensiteten å olika bandelar i Norrland. Trafikstarka (över genomsnittet för hela statens järnvägars bannät) voro under mera normala förkrigstidsförhållanden (år 1938)

*Trafikrörelse och transportarbete på de norrländska bandelarna
åren 1938 och 1943.¹*

Bandelar jämte tillhörande sidolinjer	I medeltal per bankm					
	Trafiktågkm		Vagnaxelkm 1 000-tal		Bruttotonkm 1 000-tal ²	
	1938	1943	1938	1943	1938	1943
Storlien gränsen—Östersund C	4 629	5 130	82,3	148,8	750	1 330
Östersund C—Bräcke	6 211	7 352	152,2	303,4	1 388	2 779
Storuman—Hoting	1 725	2 467	18,6	35,3	140	298
Hoting—Östersund	3 217	3 488	37,7	73,5	274	591
Forsmo—Långsele	9 375	13 403	230,3	556,7	1 910	5 242
Långsele—Bräcke	7 997	10 872	238,8	584,4	1 998	5 574
Bräcke—Ånge	12 736	16 417	393,2	875,9	3 411	8 279
Ånge—Sundsvall C	6 720	7 037	131,1	285,0	1 125	2 506
Forsmo—Hoting	2 364	3 289	22,4	56,2	165	527
Långsele—Härnösand	4 931	5 769	61,2	90,6	464	752
Härnösand—Sundsvall C ..	5 445	6 721	77,6	121,3	649	1 029
Sundsvall C—Hudiksvall ..	3 815	4 191	61,0	74,1	525	640
Harmånger-Bergsjö (0,891 m)	3 846	1 744	23,2	17,7	74	78
Ånge—Ljusdal	9 962	13 795	395,2	809,0	3 435	7 656
Ljusdal—Krylbo	11 630	15 496	464,0	888,3	4 043	8 419
Ljusdal—Hudiksvall	4 437	5 595	69,5	75,3	520	785
Kilafors—Söderhamn C	10 091	6 322	105,3	101,9	790	797
Ockelbo—Gävle C	3 608	5 130	37,4	165,3	277	1 482
Hudiksvall—Gävle C	5 048	4 649	95,7	99,3	783	876
Brunflo—Mora	2 493	2 778	26,1	41,4	193	318
Orsa—Bollnäs	4 519	4 864	58,7	74,4	456	591
Haparandagränsen—Boden C	2 388	4 134	25,8	106,2	163	903
Boden C—Jörn	5 354	7 673	122,6	328,0	1 040	2 952
Älvsby—Piteå	2 362	4 038	21,8	45,6	149	302
Gällivare—Jokkmokk	2 265	3 343	17,1	38,5	97	265
Jokkmokk—Arvidsjaur	1 315	1 892	7,6	26,5	35	197
Arvidsjaur—Storuman	1 408	2 181	11,3	23,5	71	154
Jörn—Arvidsjaur	2 249	3 948	28,7	60,2	200	430
Jörn—Forsmo	6 560	10 106	181,3	449,7	1 514	4 143
Bastuträsk—Skelleftehamn nedre	6 547	6 484	112,9	174,1	851	1 387
Hällnäs—Storuman	1 782	2 638	20,5	48,5	146	375
Vännäs—Holmsund	6 231	6 831	58,1	84,6	464	656
Mellansel—Örnsköldsvik C..	4 618	5 104	62,4	69,5	458	558
Malmbanan	7 136	8 255	626,9	716,4	5 940	6 806
härav å linjerna						
Vassijaure gränsen—Kiruna C	11 162	6 159	1 164,3	426,2	11 089	3 913
Kiruna C—Gällivare	3 127	7 812	105,1	722,4	985	6 958
Gällivare—Luleå	6 582	9 699	546,8	885,5	5 153	8 450
I medeltal å ovanstående linjer, exkl. malmbanan ...	4 621	5 942	103,8	213,8	865	1 942
Normalspåriga järnvägar i södra och mellersta Sverige	7 069	6 883	174,7	217,9	1 449	1 866

¹ Linjerna Ljusdal—Krylbo, Brunflo—Mora och Orsa—Bollnäs äro medräknade även till den del de sträcka sig utanför Norrland.

² Exkl. lok samt nettotonkm av resande, resgods och post.

följande bandelar: Vassijaure gränsen—Kiruna C, Gällivare—Luleå (alltså delar av malmbanan), Ljusdal—Krylbo, Ånge—Ljusdal, Bräcke—Ånge, Långsele—Bräcke samt Forsmo—Långsele i nu nämnd ordning. Den sammanlagda banlängden för nämnda linjer uppgick till 848,8 km, motsvarande 19,5 % av statens järnvägars norrlandslinjer (inklusive malmbanan). Ur norrlandssynpunkt relativt hög trafikintensitet kännetecknade även sådana bandelar som Jörn—Forsmo, Östersund C—Bräcke, Ånge—Sundsvall C, Boden C—Jörn samt av malmbanan bandelen Kiruna C—Gällivare, vilka bandelar lågo över genomsnittet för norrlandslinjerna (exklusive malmbanan). Sistnämnda bandelar hade en sammanlagd längd av 749,6 km, motsvarande 17,3 % av statens järnvägars norrlandslinjer. Som trafiksvaga kunna däremot följande bandelar betecknas, nämligen Jokkmokk—Arvidsjaur, Arvidsjaur—Storuman, Harmånger—Bergsjö samt Gällivare—Jokkmokk i nu nämnd ordning med en sammanlagd banlängd av 453,6 km. Å sistnämnda linjer uppgick transportarbetet till mindre än 100 000 bruttotonkm per år och bankm. En sammanfattande överblick över trafikintensitetens variation å olika bandelar med hänsyn till linjelängden erbjuder nedanstående sammanställning avseende år 1938.

Av SJ år 1938 i medeltal trafikerad km banlängd fördelad efter trafikintensitet (bruttotonkm per bankm).

Bruttotonkm 1 000-tal per bankm	Km banlängd med vidstående trafikintensitet			
	Norrland exkl. malmbanan	Malmbanan	SJ i övrigt	Totalt
1— 50	173,4	—	—	173,4
51— 100	280,2	—	24,6	304,8
101— 150	365,2	—	61,1	426,3
151— 200	791,8	—	102,7	894,5
201— 300	200,0	—	216,4	416,4
301— 400	—	—	43,9	43,9
401— 500	313,0	—	75,2	388,2
501—1 000	624,5	100,1	779,5	1 504,1
1 001—1 500	308,2	—	132,3	440,5
1 501—2 000	486,5	—	392,0	878,5
2 001—2 500	—	—	155,3	155,3
2 501—3 000	—	—	428,1	428,1
3 001—3 500	134,7	—	—	134,7
3 501—4 000	—	—	195,2	195,2
4 001—4 500	219,6	—	686,9	906,5
4 501—5 000	—	—	83,3	83,3
5 001 o. däröver	—	349,3	201,0	550,3
Summa	3 897,1	449,4	3 577,5	7 924,0

Av statens järnvägars trafiksvagaste linjer med en trafikintensitet av högst 300 000 bruttotonkm per år och bankm, i allt 2 215,4 km, hänförde sig icke mindre än 1 810,6 km eller 82 % till Norrland. Å bandelar med en trafikintensitet av 301 000—2 000 000 bruttotonkm per år och bankm kommo å Norrland 56,3 %. Av de trafikstarkaste bandelarna med över 2 milj. bruttotonkm per år och bankm hänförde sig däremot endast 28,7 % till norrlandslinjerna, varav omkring hälften föll på linjerna Luleå—Gällivare och Kiruna C—Vassijaure gränsen av malmbanan.

I detta sammanhang må jämväl beaktas den icke obetydligt större tomdragning, som äger rum på norrlandslinjerna i jämförelse med övriga SJ-linjer. I nedanstående tablå redovisas tomdragningsprocenten (= antal tomma vagnaxelkm i procent av samtliga vagnaxelkm).

Tomdragningsprocenten å SJ norrlandslinjer i jämförelse med övriga linjer åren 1938 och 1943.

	Slutna godsvagnar	Öppna godsvagnar	Samtliga godsvagnar	
			a) ²	b) ³
År 1938				
SJ norrlandslinjer ¹	25,0	34,5	29,8	29,4
» övriga linjer	17,4	22,4	19,6	19,7
Enskilda normalspåriga jv .....	.	.	31,6	.
År 1943				
SJ norrlandslinjer ¹	16,5	32,4	26,7	23,8
» övriga linjer	14,0	21,0	17,9	16,0
Enskilda normalspåriga jv .....	.	.	30,0	.

¹ Inkl. malmbanan men exkl. vagnaxelkm av malmvagnar.
² Beräknade procenttal utan avseende till förskjutningen mellan öppna och slutna vagnar.
³ Standardräknade tal med en och samma fördelning mellan öppna och slutna vagnar.

Som av siffrorna framgår, är tomdragningen genomsnittligt större på de norrländska järnvägslinjerna än å övriga SJ-linjer men lägre än för enskilda normalspåriga järnvägar. Vid jämförelserna böra i främsta rummet de i tablån framräknade b-talen användas, vilka tal här standardräknats med hänsyn tagen till olikheterna i fråga om fördelningen av vagnaxelkm å öppna och slutna godsvagnar. Beträffande de öppna godsvagnarna, vilka i främsta rummet användas för befordran av tyngre och mera skrymmande gods, är tomdragningen avsevärt högre än för de slutna godsvagnarna. Skillnaden mellan norrlandslinjerna och övriga linjer är störst beträffande de öppna godsvagnarna. Krigsåret 1943 var tomkörningen å samtliga linjer för båda vagn-

typerna genomgående lägre. Särskilt beträffande slutna godsvagnar nedgick tomkörningen å norrlandslinjerna starkt eller från 25,0 % till 16,5 %, medan i fråga om de öppna godsvagnarna nedgången var vida mindre eller från 34,5 % till 32,4 %.

Före kriget ägde som regel åtskillig tomdragning rum från norr till söder. Under krigsåren har till följd av de starkt ökade transporterna av ved från Norrland tomdragning i stor omfattning ägt rum från söder mot norr.

Vägnätets längdutsträckning och motortrafikens omfattning i Norrland med särskild hänsyn till linjetrafiken.

Vid sidan om den spårbundna trafiken har under de senaste 25 åren landsvägstrafiken till följd av bilismens snabba utveckling kommit att spela allt större roll för de landväga transporterna. Särskilt på korta transportavstånd ha bilarna i konkurrens med övriga trafikmedel och speciellt järnvägarna medfört avsevärda förbättringar i de allmänna kommunikationsförhållandena. Av synnerligen stor betydelse ha bilarna varit i trakter, där järnvägsnätet är glest. Särskilt gäller detta linjetrafiken, vilken i betydande omfattning har förbindelse med järnväg. En förutsättning för bilismens utveckling har dock varit en allmän förbättring av vägväsendet både med avseende på vägnätets fortsatta utbyggnad och vägarnas kvalitet samt vinterväghållningen.

Följande data må tjäna till belysande av vägnätets nuvarande utsträckning i Norrland i jämförelse med riket i övrigt.

Allmänna vägar på landet år 1942.

	Landsvägar km	Ödebygds- vägar km	Summa km	Väglängd i medeltal per 100 km ² produktiv mark
Gävleborgs län	2 632	—	2 632	17,2
Västernorrlands län	4 748	242	4 990	25,1
Jämtlands län	3 714	548	4 262	15,7
Västerbottens län	6 556	1 371	7 927	23,9
Norrbottens län	5 933	1 004	6 937	17,1
Summa Norrland	23 583	3 165	26 748	19,7
Riket i övrigt	62 340	97	62 437	46,2
Hela riket	85 923	3 262	89 185	32,9

Norrland är sålunda i jämförelse med övriga landsdelar relativt vägfattigt. De vägglesaste områdena utgöras av Jämtlands och Norrbottens län med 15,7 respektive 17,1 km vägar per 100 km² produktiv mark. Vägtätast bland norrlandslänen är Västernorrlands (25,1) och Västerbottens län (23,9).

I jämförelse med förhållandena i södra och mellersta Sverige är vägnätet i Norrland av mindre ensartad karaktär. I kustbandet finnes sålunda ett väl utvecklat, slutet och relativt finmaskigt vägnät. I de vidsträckta skogsområden, som utbreda sig mellan kustbandet och fjällområdena i väster, förändrar vägnätet karaktär, i det att detsamma blir glesare och maskorna få en mera avlång form med huvudriktning sydost-nordväst. Nätet är dock även i dessa områden slutet. I områdena upp emot fjällbygden och inne i detsamma upphör i stort sett det slutna vägsystemet och övergår i ett system av genomgångsvägar i sydost-nordvästlig riktning, från vilka mindre vägar grenar ut åt olika håll. Dessa skiljaktigheter i det norrländska vägnätets struktur inom olika områden av Norrland sammanhänger med landskapets geografiska beskaffenhet och med bebyggelsen. I de öppna och relativt tätbefolkade kustområdena ha såväl behovet av som möjligheterna för ett väl utvecklat slutet vägnät varit större än i skogs- och fjälltrakterna, där bebyggelsen är koncentrerad utefter ådalarna. I de vidsträckta skogsområdena mellan kustbygden och fjällbygden har befolkningen till stor del kommit att bestå av småbrukare, som för sina kontantinkomster blivit beroende av skogen och skogsbruket. Samtidigt har emellertid en strävan gjort sig gällande att söka öka avkastningen av jordbruket, i främsta hand mjölkproduktionen, utöver det egna behovet. Avsättningsmöjligheterna ha dock försvårats genom att reguljära och säkra förbindelser med det allmänna vägnätet i stor utsträckning saknats. För närvarande finnas i det inre av Norrland ett flertal byar, som sakna för biltrafik framkomliga vägar. I många fall saknas även utfartsväg till allmän väg eller är man hänvisad till mycket primitiva kärrvägar, som under barmarkstider icke äro framkomliga för de enklaste hjuldon. De i Norrland befintliga vägarna äro vidare vanligen svagt uppbyggda och mindre motståndskraftiga för tung trafik. De tillåtna hjultrycken äro därför i Norrland i allmänhet lägre än i mellersta och södra delarna av landet.

Trafiken på de norrländska vägarna är med vissa undantag av förhållandevis ringa omfattning. Enligt den senaste mera omfattande trafikräkningen år 1936 uppvisade endast några få vägar eller vägsträckor en trafik av mer än 300 fordon per dygn, medan åtminstone i södra Sverige trafik av denna storleksordning förekom på åtskilliga vägar. Detta förhållande återspeglar sig i relationen mellan längden av permanentbelagda och andra vägar. Sålunda uppgår längden belagda vägar i procent av hela väglängden i Götaland till 5,9 %, i Svealand till 7,1 % men i Norrland till endast 0,9 %.

Före kriget rådde i Norrland liksom i övriga delar av landet en livlig vägbyggnadsverksamhet. Under krigsåren har emellertid densamma nästan helt

avstannat. De vägbyggnader, som pågått under kriget, avse huvudsakligen militärt viktiga vägar eller äro att hänföra till beredskapsarbeten.

För att erhålla en uppfattning om bilparkens regionala fördelning i Norrland och riket i övrigt har i nedanstående tablå sammanställts antalet bilar av olika slag inom norrlandslänen, varjämte biltätheten per 10 km väglängd angivits. Uppgifterna avse förkrigsåret 1938 och äro hämtade ur centrala automobilregistret.

Antal registrerade bilar vid slutet av år 1938.

	Person- bilar	Omni- busar	Last- bilar	Summa bilar	Antal bilar i medeltal per 10 km väglängd
Gävleborgs län	6 038	166	2 145	8 349	31,7
Västernorrlands län	4 599	238	1 657	6 494	13,0
Jämtlands län	2 881	141	926	3 948	9,3
Västerbottens län	3 478	174	1 265	4 917	6,2
Norrbottnens län	2 977	184	1 362	4 523	6,5
Summa Norrland	19 973	903	7 355	28 231	10,6
Riket i övrigt	136 600	3 991	50 379	190 970	30,6
Hela riket	156 573	4 894	57 734	219 201	24,6

Som av tablå framgår, var Norrland i förhållande till vägnätets längd-utsträckning relativt fattigare försörjt med bilar än övriga landsdelar. Inom de olika norrlandslänen var biltätheten störst i Gävleborgs län med 31,7 bilar på 10 km väglängd och minst i Västerbottens och Norrbottens län med endast 6,2 respektive 6,5 bilar.

I omstående tvenne tablåer ha uppgifter sammanställts på grundval av de i centrala automobilregistret den 1 juli 1945 redovisade fordonen. Härvid har antalet i yrkesmässig trafik varande fordon kunnat sårhållas från de privata bilarna. Även om de vid denna tidpunkt rådande förhållandena voro mindre representativa till följd av bilrestriktionerna och deras verkningar på bilparkens regionala fördelning, torde uppgifterna dock ha sitt intresse såsom belysande Norrlands utrustning med bilar i jämförelse med övriga landsdelar.

I centrala automobilregistret den 1 juli 1945 redovisade lastbilar, personbilar och omnibusar.

	Lastbilar		Personbilar		Omni- busar
	Totalt	Härav i yrkesmässig trafik	Totalt	Härav i yrkesmässig trafik	
Svealand	14 825	5 663	14 466	2 928	1 537
Götaland	18 168	6 490	19 558	3 780	1 486
Norrland	5 260	2 575	5 932	1 886	882
Härav i:					
Gävleborgs län	1 368	563	1 481	399	155
Västernorrlands län	1 241	588	1 340	449	204
Jämtlands län	633	278	766	228	134
Västerbottens län	1 001	578	1 335	413	197
Norrbottens län	1 017	568	1 010	397	192
Hela riket	38 253	14 728	39 956	8 594	3 905

Lastbilsparkens fördelning efter fordonens lastförmåga belyses i nedanstående tablå.

I centrala automobilregistret den 1 juli 1945 redovisade lastbilar och släpfordon godkända för yrkesmässig trafik, fördelade efter bärighet.

	Svealand	Götaland	Norrland	Hela riket
Skåp och flak med en maximilast av				
högst 1 000 kg	103	60	18	181
1 001—1 500 »	92	67	7	166
1 501—2 000 »	300	246	38	584
2 001—2 500 »	695	756	261	1 712
2 501—3 000 »	1 546	1 464	634	3 644
3 001—3 500 »	1 537	1 714	936	4 187
3 501—4 000 »	684	933	327	1 944
4 001—5 000 »	388	772	177	1 337
5 001—6 000 »	78	218	20	316
över 6 000 »	49	121	15	185
Specialbilar	190	136	141	467
Ej uppgivet karosseri	1	3	1	5
Summa lastbilar	5 603	6 490	2 575	14 728
Släpfordon	536	232	781	1 549
Lastbilarnas totala lastförmåga, ton (beräknade siffror)	16 562	20 802	7 689	45 043
Beräknad medelbärighet per lastbil, ton	3,03	3,28	3,16	3,16

Relativt många av lastbilarna i Norrland hade sålunda en lastkapacitet av

3 000 till 3 500 kg. Medelbärigheten för samtliga lastbilar i yrkesmässig trafik i Norrland belöpte sig till 3,16 ton, vilket motsvarade riksmedeltalet. Mycket små fordonstyper återfinnas företrädesvis i de större städerna, speciellt i Stockholm men även i Göteborg. Av de största lastbilstyperna, lastande över 6 ton, funnos i Norrland endast 15 mot 121 i Götaland och 49 i Svealand. Antalet släpfordon var däremot mycket stort i Norrland i jämförelse med övriga landsdelar. Den totala bärigheten hos lastbilstonnaget kan för Norrlands vidkommande beräknas uppgå till omkring 7 700 ton mot 20 800 ton i Götaland och 16 600 ton i Svealand. Av landets totala lastbilstonnage i yrkesmässig trafik, uppgående till omkring 45 000 ton, komma sålunda på Norrland 17 %.

Det kan vara av intresse att jämföra den norrländska bilparken med fordonsparken i övrigt. Av uppgifter om omnibusar och lastbilar, upptagna i det centrala automobilregistret den 1 oktober 1942, framgår bland annat följande. Den norrländska omnibusparken, vilken vid nämnda tidpunkt uppgick till 845 fordon, avvek i stort sett varken i fråga om fabrikat eller åldersfördelning från förhållandena i rikets övriga delar. Däremot hade omnibusarna i Norrland en påtagbart mindre kapacitet än i riket i övrigt. Sålunda utgjorde antalet bussar med högst 20 passagerare närmare 28 % i Norrland mot endast 12 % i riket i övrigt. Även storleksklassen 21—30 passagerare var relativt vanligare i Norrland än annorstädes. Av större fordonstyper med över 40 passagerare hade Norrland endast 9 % mot 28 % för riket i övrigt. Att märka är emellertid, att ett betydande antal av de allra största omnibusarna återfinnas i Stockholms stad, men även om vid jämförelsen dessa frånräknas kvarstår dock, att den norrländska omnibusparken vid nyssnämnda tidpunkt hade en relativt större frekvens av mindre fordonstyper än vad fallet var i de mellersta och södra delarna av landet.

Även lastbilparkens sammansättning efter olika fabrikat var praktiskt taget densamma i Norrland som i riket i övrigt. Den relativa frekvensen av äldre årsmodeller — 1936 och äldre — var mindre i Norrland (27 %) än annorstädes (38 %). Härtill kommer, att de allra yngsta årsmodellerna 1940—1942 utgjorde 32 % i Norrland mot endast 21 % i södra och mellersta Sverige. Det vill således synas som om Norrlands lastbilspark vid här ifrågavarande tidpunkt var modernare än i riket i övrigt. Vidare kan nämnas, att norrlands-lastbilarna i betydligt större utsträckning än annorstädes voro utrustade med tippanordning, som möjliggör en snabb och arbetsbesparande lossning av oömt massgods. Vid fördelning av lastbilarna efter motoreffekt uppvisade Norrland en relativt större frekvens av fordon med högre motoreffekt än övriga landsdelar.

Sammanfattas resultaten av de ovan gjorda jämförelserna mellan Norrlands och övriga landets utrustning med bilar och omnibusar, kan man säga, att fordonsparken i Norrland är relativt knappare i förhållande till trafik-

områdets omfattning och längden av de allmänna vägarna. I vad mån detta jämväl innebär, att Norrland har en i förhållande till behovet sämre försörjning med motortrafik undandrar sig i detta sammanhang säker bedömning. Av allt att döma lär emellertid så vara fallet. Ur kvalitativa synpunkter synes emellertid fordonsbeståndet i Norrland vara av i stort sett samma beskaffenhet som i riket i övrigt såväl beträffande fordonsparkens sammansättning av olika fordonsstyper som i fråga om årsmodeller m. m.

Beträffande antalet koncessionerade och trafikerade omnibuslinjer för persontrafik stå vissa uppgifter att erhålla från tiden före kriget. I nedanstående tablå ha senast tillgängliga uppgifter sammanställts dels för Norrland och dels för riket i övrigt.

Omnibuslinjer för persontrafik vid början av år 1937.

	Koncessionerade linjer		Därav postverkets och järnvägars linjer		Trafikerade linjer			Trafikerad väglängd i % av total väglängd
	Antal	Längd km	Antal	Längd km	Antal	Linjelängd km	Väglängd km	
Gävleborgs län	172	4 903	10	377	172	4 903	1 776	67,5
Västernorr. län ...	245	10 121	4	394	243	9 833	2 863	57,4
Jämtlands län	131	6 744	14	1 299	131	6 744	3 040	71,3
Västerbottens län .	302	16 286	12	1 265	300	14 920	4 449	56,1
Norrbottnens län ...	214	10 225	7	778	212	10 215	4 032	58,1
Summa Norrland	1 064	48 279	47	4 113	1 058	46 615	16 160	60,4
Riket i övrigt	2 573	64 471	448	11 570	2 545	64 183	29 778	47,7
Hela riket	3 637	112 750	495	15 683	3 603	110 798	45 938	51,5

Den reguljära linjetrafiken med omnibusar hade sålunda före kriget en betydande omfattning. För Norrlands vidkommande utgjorde antalet koncessionerade linjer 1 064 med en sammanlagd linjelängd av 48 279 km, varav 4 113 km hänförde sig till postverkets och järnvägarnas linjenät. Under åren 1938 och 1939 utökades sannolikt linjenätet ytterligare, ehuru några uppgifter icke stå att erhålla för tiden strax före krigsutbrottet.

Antalet trafikerade linjer vid början av år 1937 uppgick i Norrland till 1 058. Särskilt stort var antalet dylika linjer i Västerbottens län (300), men även i Västernorrlands och Norrbottens län var antalet betydande (243 respektive 212). Omnibuslinjernas genomsnittliga längd varierade avsevärt inom länen. I Gävleborgs län utgjorde medellängden 29 km, medan densamma i Jämtlands och Västerbottens län uppgick till 50 km och i Norrbottens län till 48 km. För Norrland i dess helhet utgjorde den genomsnittliga längden per omnibuslinje 44 km mot endast 25 km för rikets övriga delar.

Av intresse i detta sammanhang är jämväl, att i Norrland icke mindre än 965 koncessionerade linjer eller 90,7 % hade järnvägsförbindelse. För rikets övriga delar belöpte sig motsvarande procenttal till ännu högre siffra eller 95,9 %.

Den av omnibusar trafikerade väglängden i procent av den totala väglängden inom respektive län och landsdelar var icke obetydligt högre i Norrland än i rikets övriga landsdelar. Sålunda trafikerades i medeltal 60 % av Norrlands totala vägnät av omnibusar, medan motsvarande procenttal för landet i övrigt stannade vid 48 %. I Jämtlands län voro icke mindre än 71 % av länets vägnät belagda med omnibustrafik samt i Gävleborgs län 68 %. I övriga norrlandslän höllo sig siffrorna omkring 56—58 % men lågo även här över riksmedeltalet (52 %). Att märka är för övrigt, att endast en del av vägarna äro upplåtna för biltrafik och att följaktligen, om hänsyn enbart toges till dylika vägar, procenttalen bliva högre än de här beräknade.

Den reguljära omnibustrafiken hade sålunda vid tidpunkten för världskrigets utbrott en betydande omfattning i Norrland. Ihågkommas bör emellertid, att billinjerna i det järnvägsglesa Norrland äro att anse som substitut för järnvägar i betydligt större omfattning än vad fallet är i övriga landsdelar, vilka äro utrustade med ett finmaskigare järnvägsnät. Det grovmaskiga järnvägsnätet i Norrland måste med andra ord kompletteras med ett relativt större billinjennät för att denna landsdel i fråga om kommunikationsmöjligheter skall bliva jämställd med övriga delar av landet. Ännu sakna många bygder i det inre av Norrland reguljära förbindelsemöjligheter, särskilt beträffande godstransporter.

Till följd av bilrestriktionerna under krigsåren har trafiken på ett flertal linjer helt eller delvis måst nedläggas, vilket av naturliga skäl särskilt i Norrland kommit att bliva kännbart. Till belysande härav återgivas följande sifferuppgifter, vilka meddelats av statens trafikkommission och avse de linjer, å vilka trafiken uppehållits under vintern år 1945.

*Under vintern år 1945 trafikerade omnibuslinjer i
Norrland samt riket i övrigt.*

	Linjelängd km
A. Norrland:	
Gävleborgs län	2 281
Västernorrlands län	5 424
Jämtlands län	2 520
Västerbottens län	7 636
Norrbottens län	6 070
Summa linjer i privat regi	23 931
SJ linjer	2 182
Postverkets linjer	3 377
Totalt	29 490

	Linjelängd km
B. Riket i övrigt:	
Summa linjer i privat regi	37 088
SJ linjer	6 417
Postverkets linjer	236
Totalt	43 741

Av de vid ifrågavarande tidpunkt trafikerade omnibuslinjerna, 73 231 km, hänförde sig 29 490 km eller omkring 40 % till Norrland. Härtill kommo ytterligare ett antal personbillinjer, vilka dock voro av mindre betydelse i jämförelse med omnibuslinjerna.

Även linjetrafik för godsbefordran synes i varje fall före kriget i Norrland ha förekommit i icke obetydlig omfattning. Till belysande härav må följande citeras ur 1936 års trafikutrednings betänkande (SOU 1938: 59, s. 127):

Den i mitten av år 1937 verkställda *försöksutredningen* beträffande den yrkesmässiga godstrafikens omfattning utvisade, att antalet lastbilar i linjetrafik var mycket ojämnt fördelat på de olika länen. Vissa län med stort bilbestånd uppvisade anmärkningsvärt låga siffror. De norrländska länen hade i jämförelse med de flesta andra landsdelar en väl utvecklad koncessionerad linjetrafik.

Av de 299 lastbilar, som enligt försöksutredningen användes enbart i linjetrafik, hänförde sig 69 till Stockholm, 45 till Västerbottens och 34 till Västernorrlands län. På de fyra nordligaste länen föllo 108 lastbilar eller c:a 36 % av samtliga. I Kristianstads, Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län funnos inga lastbilar i enbart linjetrafik. Det genomsnittliga antalet för de 24 länen och Stockholms stad var 12.

Enligt samma utredning utgjorde antalet lastbilar i kombinerad linje- och länstrafik 503. Det största beståndet uppvisade Östergötlands (79), Jönköpings (54) och Örebro län (48). De fyra nordligaste länen hade sammanlagt 117 lastbilar i dylik trafik eller omkring 23 % av hela antalet.

Till ytterligare belysning av de ovan lämnade uppgifterna om linjetrafikens omfattning må erinras om att i försöksutredningen redovisas 16 482 lastbilar i yrkesmässig godstrafik. Det största lastbilsbeståndet ägde Stockholms stad med 2 069, Göteborgs och Bohus län med 1 454 och Malmöhus län med 1 029 fordon. På de fyra nordligaste länen kommo 2 146 lastbilar eller omkring 13 % av samtliga.

Civila luftfartsanläggningar samt Norrlands reguljära luftfartstrafik.

För civil luftfart finnas i Norrland för närvarande tillgängliga tre flygplatser nämligen Sundsvall/Härnösands flygplats, Luleå (Kallax) flygplats samt Kalix flygplats.

Vad först angår Sundsvall/Härnösands flygplats har Kungl. Maj:t genom beslut den 14 februari 1941 förordnat, att flygplats för allmänt bruk skulle genom kronans försorg anläggas på Skeppsholmen, omkring 20 km från Sundsvall och 42 km från Härnösand. Flygplatsområdet äges av Sundsvalls och Härnösands städer samt Timrå kommun, vilka upplåtit området till kronan. Enligt ett i samband med markupplåtelsen träffat avtal har staten åtagit sig att bestrida kostnaderna för underhåll och drift av flygplatsen.

Flygfältsarbetena ha påbörjats år 1941 och ha utförts av statens arbetsmarknadscommission såsom statligt beredskapsarbete. Sedan viss del av flygfältet iordningställt, har flygfältet öppnats för trafik år 1944. Anläggningskostnaderna, vilka helt bestritts av staten, ha intill den 1 januari 1946 uppgått till 3,7 milj. kronor, därav 3,3 milj. kronor för fältarbeten och 0,3 milj. kronor för belysningsanordningar, allt i runda tal. Efter förs'ag i statsverkspropositionen till 1946 års riksdag har beslut fattats om vissa kompletteringar å ifrågavarande flygplats. Kostnaderna för dessa ha beräknats till omkring 2,9 milj. kronor.

Luleå flygplats är belägen på den s. k. Kallaxheden. Efter medgivande av chefen för flygvapnet har denna flygplats, vilken utgör förlägningsplats för Norrbottens flygbaskår, upplåtits för den civila flygtrafiken. Även i fråga om Luleå flygplats har vid 1946 års riksdag fattats beslut om vissa kompletteringsarbeten. Kostnaderna härför ha beräknats till omkring 1,6 milj. kronor.

Kalix flygplats förvaltas av flygförvaltningen men hålles tillgänglig för civiltrafik.

Efter förslag i 1946 års statsverksproposition har beslut numera även fattats om anläggande av en ny flygplats vid Umeå. Denna är avsedd att förläggas till ett markområde beläget omkring 3,5 km söder om staden invid västra stranden av Ume älv. Kostnaderna för iordningställandet av flygplatsen med erforderliga byggnader och säkerhetsanordningar ha beräknats till omkring 5,7 milj. kronor.

I september 1944 inleddes trafik på den s. k. rikslinjen Luleå—Sundsvall/Härnösand—Stockholm—Göteborg—Malmö. Trafiken omhändertogs av aktiebolaget Aerotransport. På linjen Luleå—Sundsvall/Härnösand—Stockholm pågick trafiken endast en månad. Under år 1945 har trafik på denna linje upprätthållits under tiden 1 maj—31 december och år 1946 under tiden 1 januari—30 september. Sträckan Stockholm—Sundsvall/Härnösand avses emellertid skola trafikeras hela vintersäsongen 1946/1947. Trafiken har alltifrån början omfattat en tur dagligen i vardera riktningen.

Till belysande av trafikens omfattning m. m. lämnas i nedanstående tablå en sammanställning av vissa från luftfartsstyrelsen erhållna uppgifter.

Den reguljära luftfartens omfattning i Norrland.

Maj—augusti 1946	Stockholm— Sundsvall— Härnösand— Luleå	Luleå— Sundsvall— Härnösand— Stockholm	Stockholm— Sundsvall— Härnösand	Sundsvall— Härnösand— Stockholm
Antal genomförda turer	121	121	45	45
Antal passagerare (betalande)	2 166	2 123	503	407
Befordrad godsmängd, ton	50,2	21,9	14,7	3,8
Godstonkm (betalda) 1 000-tal	29,6	13,8	5,5	1,4
Personkm » 1 000- »	1 308,4	1 286,4	188,1	152,2
Summa tonkm av passagerare och gods, 1 000-tal	131,4	114,1	19,8	13,3
Personkm per flygkm (betalda) ...	14,0	13,7	11,2	9,0

Under sistnämnda fyramånadersperiod befordrades sålunda å de norrlandska luftfartslinjerna sammanlagt 5 199 betalande passagerare. Den befordrade godsmängden utgjorde omkring 90,6 ton. Medelantalet passagerare per flygplan höll sig mellan 9,0 och 14,0.

Biljettpriiser för resa Stockholm—Sundsvall/Härnösand utgör 56 kronor och för resa Stockholm—Luleå 93 kronor.

Samtrafik mellan Aerotransport och andra flygföretag förekommer icke, ej heller med andra kommunikationsmedel. Flygtidtabellen har dock utformats så att anslutningar så vitt möjligt erhållits till och från avgående och ankommande tåg i Luleå. Före godkännande av tidtabeller äger samråd rum mellan luftfartsstyrelsen och järnvägsstyrelsen och generalpoststyrelsen.

I ett den 12 augusti 1946 avgivet betänkande (SOU 1946:58) har 1944 års flygplatsutredning framlagt förslag rörande utbyggnad av civila flygplatser m. m. Av betänkandet framgår bland annat, att aktieföretaget Aerotransport avsett att anhålla om tillstånd att utsträcka linjen Stockholm—Luleå till Kiruna samt att å linjen företaga mellanlandningar i Gävle, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå och Gällivare, i den mån flygplatser och markorganisation tillskapas på dessa platser. Bolaget har vidare, vad Norrland angår, ansökt om trafik tillstånd på linjen (Trondheim—) Östersund—Sundsvall/Härnösand (—Vasa). Ytterligare har bolaget ifrågasatt trafik på delsträckorna Karlstad—Östersund, Dalarna—Östersund, Dalarna—Gävle och Dalarna—Sundsvall/Härnösand. Flygplatsutredningen har emellertid för sin del stannat vid att förorda en utbyggnad av ett stamlinjenät, vilket i huvudsak bygger på det nuvarande linjenätet. I en av utredningen uppgjord »aktuell utbyggnadsplan» ha för Norrlands del allenast upptagits förslag om utbyggnad av Kiruna flygplats, vilken nu utgör övningsplats för flygvapnet, samt — med viss tvekan på grund av höga byggnadskostnader — om anläggande av en ny

flygplats vid Östersund. Till denna stad skulle härvid upprättas trafik från Stockholm och Göteborg, i båda fallen över Falun/Borlänge. Kostnaderna för utbyggnaden av Kiruna flygplats ha uppskattats till omkring 5,9 milj. kronor och för anläggande av en flygplats vid Östersund — närmare bestämt förlagd till Torvalla, omkring 5 km sydost om Östersund — till omkring 7,1 milj. kronor. Utredningen har emellertid även upprättat en utbyggnadsplan på längre sikt. I denna ha för Norrlands del medtagits utbyggnadsarbeten avseende flygplatser vid Skellefteå, Örnsköldsvik och Gävle med förläggning vid respektive Johannestorp omkring 6 km nordväst om Skellefteå, vid Västanå omkring 20 km nordost om Örnsköldsvik och vid Rörberg omkring 13 km sydväst om Gävle. Anläggningskostnaderna ha uppskattats till respektive 8,9 milj., 9,6 milj. samt 4,3 (alternativt 2,2) milj. kronor.

Slutligen har flygplatsutredningen förordat, att den militära flygplatsen vid Söderhamn (Mohed) skall överföras till luftfartsstyrelsens förvaltning samt av denna därefter upplåtas till Söderhamns stad att utnyttjas såsom flygplats till allmänt bruk, allt under förutsättning att staden förbinder sig att bestrida skäligen andel i kostnaderna för flygplatsens underhåll och drift.

Kap. 3. Staten och kommunikationsväsendet.

Den statliga regleringen av olika trafikföretags verksamhet.

Såsom målsman för det allmännas intressen har staten inom kommunikationsväsendet vidtagit ett flertal anstalter för att trygga, att detta utformas och utnyttjas på ett sätt som bäst gagnar befolkningen och landets näringsliv. I sin praktiska tillämpning innebära dessa anstalter ofta viktiga inskränkningar såväl i den enskildes rätt att bedriva yrkesmässig trafik som i trafikföretagens ekonomiska rörelsefrihet. Den statliga regleringen har emellertid förts olika långt beträffande de olika trafikmedlen. Sedan gammalt har staten själv intagit en dominerande ställning inom järnvägstrafiken, vilken, sedan den i princip beslutade införlivningen med statens järnvägar av den i enskild regi bedrivna järnvägsrörelsen genomförts, blir helt förstatligad. Bortsett från statens egen verksamhet på kommunikationsområdet, äro de statliga regleringsåtgärderna mest långtgående såvitt gäller de enskilda järnvägarna och den civila luftfarten. Men även på biltrafikens område har den statliga regleringen förts relativt långt. Regleringen är här mera omfattande på linjetrafikens än på beställningstrafikens område.

Vid den statliga regleringen av kommunikationsväsendet i vårt land ha statsmakterna eftersträvat att inom vissa gränser bibehålla fri konkurrens mellan de olika transportmedlen på fraktmarknaden. Endast i den mån all-

männa samhällseconomiska skäl ansetts motivera ett frångående av denna princip ha statsmakterna ingripit reglerande. I samband med biltrafikens snabba utveckling och växande betydelse har i början av 1930-talet frågan om en reglering av konkurrensen mellan den yrkesmässiga biltrafiken och andra kommunikationsmedel aktualiserats. Till belysande av riksdagens ställningstagande till denna fråga må följande anföras ur 1932 års riksdags skrivelse till Kungl. Maj:t med hemställan om en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart:

Då kommunikationsmedlen äro avsedda att tjäna samhället i dess helhet och icke få anses vara självändamål, bör enligt riksdagens mening statens kommunikationspolitik syfta till att främja utvecklingen av sunda och för samhällslivet gagneliga kommunikationsorgan. I den mån ett kommunikationsmedel på grund av teknikens utveckling förlorat sin betydelse, så att dess uppgift bättre tillgodoses genom ett annat kommunikationsmedel, böra åtgärder icke tillgripas för att på konstlad väg öka dess livslängd. Härvid bör likväl icke förbises, att i särskilda fall samhällsintressen och andra skäl kunna motivera ett stöd från det allmänna åt kommunikationsföretag, som eljest icke kunna ekonomiskt bestå. — — —

Med den principiella inställning, riksdagen intager till den nu föreliggande frågan, måste riksdagen för sin del hysa starka betänkligheter mot en allmän, tvångsvis ordnad uppdelning av transportmängden på olika slag av transportföretag. Samhällets intressen torde i regel, och i den mån allmänna samhällseconomiska skäl ej betinga undantag, vara bäst betjänta med en sådan fri tävlan mellan de olika transportmedlen, att desamma erhålla den användning, för vilken deras naturliga förutsättningar och företräden göra dem mest ändamålsenliga. Överhuvud taget är det önskvärt, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen sker under förhållanden, som lämna samma möjlighet för samtliga parter till fri tävlan. Vad särskilt beträffar biltrafiken, synes det böra undersökas, huruvida denna trafik bär alla de kostnader för vägväsendet m. m., som rätteligen böra åvila densamma. Å andra sidan bör övervägas, huruvida icke järnvägarna genom lämpliga jämkningar i nu gällande författningsbestämmelser och andra föreskrifter kunna beredas möjlighet till en mera smidig anpassning efter det förändrade läge, som inträtt genom uppkomsten av bilkonkurrensen. Åtgärder i sist angivna riktning skulle bland annat underlätta genomförandet av förenkling i järnvägarnas organisationsformer och rationalisering av deras drift.

Frågan om biltrafikens ställning inom kommunikationsväsendet blev sedermera föremål för utredning genom dels 1932 års trafikutredning och dels 1936 års trafiksakkunniga. Härefter framlades en proposition i ämnet till sistnämnda års riksdag. I propositionen anfördes bland annat följande:

Om staten anses böra vidtaga de reglerande åtgärder, som ett allmänt intresse påfordrar, men å andra sidan ingrepp böra undvikas, som syfta till en konstlad uppdelning av transportmängden eller till ett ensidigt gynnande av det ena trafikmedlet på det andras bekostnad, så återstår utvägen, att såvitt möjligt åstadkomma sådana förhållanden, att de olika trafikmedlen lämnas samma möjligheter till fri tävlan. Detta kan åter huvudsakligen ske på två olika vägar: antingen genom att i allt väsentligt likställa järnvägarna med bilarna eller genom att underkasta bilarna i

huvudsak samma förpliktelser som järnvägarna. Det förra skulle för järnvägstrafikens del betyda eftergifter helt eller delvis från skyldigheten att ombesörja regelbunden trafik, att hålla fasta taxor och att utföra även sådana transporter, som icke vore för järnvägarna särskilt förmånliga. En sådan lösning skulle emellertid komma att medföra så genomgripande och oberäkneliga verkningar för vårt lands näringsliv, att den icke på något ansvarigt håll ifrågasatts. Det återstår då blott det andra alternativet, som innebär, att det även för biltrafikens del föreskrives tillämpning av en skälig, av offentlig myndighet fastställd taxa och en transportskyldighet av mera reell innebörd än den, som för närvarande föreligger.

Det nu föreliggande förslaget bygger på sistnämnda alternativ, men avser likväl icke att genomföra detsamma till dess yttersta konsekvenser genom att låta nyssnämnda förpliktelser gälla för hela den yrkesmässiga trafiken med lastbilar. Tvärtom avses att genom uppdelningen av denna trafik i när- och fjärrtrafik möjliggöra att ställa den del av lastbilstrafiken, nämligen närtrafiken, som, i det den rör sig på automobilens primära och mest betydande verksamhetsfält, fyller en uppgift, som icke kan ombesörjas med samma fördel av något annat trafikmedel, utanför nyssnämnda förpliktelser. Allenast till den del den yrkesmässiga lastbilstrafiken bedrivs på längre avstånd och därvid så gott som undantagslöst under konkurrens med de övriga trafikmedlen, äro nyssnämnda förpliktelser avsedda att bliva gällande.

Förslaget förkastades emellertid av riksdagen, som ansåg, att detsamma icke utgjorde en för de föreliggande trafikproblemen lycklig lösning, som kunde tillgodose allmänhetens bästa och på ett rättvist sätt avväga de olika trafikmedlens inbördes intressen. Förslaget ansågs bland annat allt för mycket inskränka den yrkesmässiga biltrafikens rörelsefrihet genom den uppdelning i när- och fjärrtrafik, som föreslagits.

Det fortsatta utredningsarbetet lades därefter upp efter flera linjer.

År 1936 tillsattes sålunda en ny trafikutredning för att verkställa utredning rörande erforderliga åtgärder för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga biltrafiken. Resultatet av denna utredning blev nu gällande förordning av år 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., vars innehåll i vad densamma avser reglerandet av billinjetrafiken skall beröras något i det följande.

År 1936 tillsattes också en järnvägskommitté med uppdrag att verkställa undersökning beträffande förutsättningarna för ett sammanförande i statens hand av det enskilda järnvägsväsendet i landet. Sedan denna kommitté framlagt sitt betänkande och proposition i ämnet framlagts för 1939 års riksdag, fattade denna i princip beslut om ett dylikt förstatligande i statens järnvägars regi av det enskilda järnvägsnätet.

Revisioner av bilbeskattningen och statens järnvägars godstaxor ha jämväl kommit till stånd efter förslag från olika sakkunniga.

Under 1930-talet ha sålunda genomförts ett flertal betydelsefulla regleringsåtgärder på kommunikationsväsendets område. Någon slutgiltig reglering av de olika transportmedlens ställning gentemot varandra har dock icke kommit till stånd. Under krigsåren ha vissa delar av 1940 års biltrafikförord-

ning satts ur kraft på grund av de restriktioner, som måst tillgripas på biltrafikens område till följd av den knappa försörjningen med gummi och andra för bilismen nödvändiga förbrukningsartiklar.

Med hänsyn till frågans betydelse och fortsatta aktualitet har slutligen år 1944 tillsatts en ny trafikutredning med uppgift att bland annat planera för efterkrigstiden på kommunikationsväsendets område.

Det torde icke finnas tillräcklig anledning att här närmare ingå på de bestämmelser, som reglera de olika trafikmedlen, i annan mån än som erfordras för att belysa dels det allmännas inflytande på trafikens ordnande och på taxesättningen och dels förhållandet mellan kommunikationsföretagen och trafikanterna.

Till en början må nämnas, att trafiken vid både *statliga och enskilda järnvägar* regleras av bestämmelser i järnvägstrafikstadgan den 12 juni 1925 (nr 348). Enligt denna stadgas bestämmelser åvilar järnvägarna ovillkorlig transportplikt, under förutsättning att ifrågasatt befordran icke är enligt gällande författningar förbjuden, att befordringen kan ske med tillgängliga transportmedel samt att befordringen icke må anses utesluten till följd av förhållanden, som järnvägen ej föranlett eller förmått avvärja. Åsidosätter järnväg denna skyldighet, är den pliktig att ersätta den skada, som uppkommit därigenom. Järnväg är vidare — med vissa angivna undantag — ansvarig för skada, som under tiden från mottagandet av gods till dess det utlämnats eller av järnvägen upplagts till förvaring, uppstått till följd av att godset gått förlorat, minskats eller skadats. Järnväg är skyldig att ombesörja, att gods framkommer till bestämmelseorten så tidigt, att det kan utlämnas före utgången av viss leveransfrist, vars längd är beroende av transportavståndet och som är olika bestämd för ilgods och fraktgods.

Beräkning av befordringsavgifter skall ske i enlighet med av Kungl. Maj:t fastställda taxor. Järnvägsstyrelsen eller vederbörande järnvägsförvaltning äger emellertid rätt att under särskilda förutsättningar (se nedan) medgiva nedsättning av de i taxan fastställda avgifterna.

För drivande av *enskild järnväg*, avsedd för allmän trafik, har erfordrats medgivande av Kungl. Maj:t. Även riksdagen har emellertid, genom sin beslutanderätt i fråga om understöd till varje särskild järnväg, kunnat öva ett avsevärt inflytande på vilka järnvägsföretag som kommit till stånd. Enligt koncessionsvillkoren gäller att, om koncessionshavare underlåter att uppehålla trafiken å banan i den omfattning, som av Kungl. Maj:t prövas skäligt, Kungl. Maj:t äger rätt att förordna, att trafiken tills vidare må ombesörjas av staten eller annan med användande av järnvägens materiel och övriga tillhörigheter, med rätt för järnvägens ägare att uppbära den behållna avkomsten av banan. I flertalet koncessioner har jämväl stadgats rätt för staten att

för visst ändamål begagna enskild järnvägs område och att inlösa enskild järnväg. Numera har, såsom redan nämnts, principbeslut fattats om förstatligande av de enskilda järnvägarna.

Även den *yrkesmässiga motorfordonstrafiken* bygger på ett koncessions-system. Gällande bestämmelser återfinnas i den förut omnämnda förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. För bedrivande av dylik trafik erfordras med vissa undantag särskilt tillstånd, s. k. trafiktillstånd. Detta meddelas när fråga är om linjetrafik å vägsträcka som är belägen i mer än ett län eller mellan orter inom skilda län av statens biltrafiknämnd och i övrigt av länsstyrelse i det län där biltrafiken skall äga rum. För sådan av statens järnvägar och postverket bedriven linjetrafik, till vilken Kungl. Maj:t lämnat medgivande, erfordras dock icke tillstånd utfärdat av nyssnämnda myndigheter.

Trafiktillstånd må meddelas »endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behöblig samt i övrigt lämplig». Härutöver gäller, att trafiktillstånd allenast må meddelas den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövaren av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig.

Vid meddelande av trafiktillstånd fastställs den vägsträcka, utefter vilken linjetrafiken skall framgå. I detta sammanhang kan förtjäna uppmärksammas, att fall förekomma, då ett tillstånd till linjetrafik har till syfte att tillgodose ett trafikbehov, som icke fylles av bestående trafikföretag men för vars tillgodoseende den nya trafiken delvis måste framgå utefter en vägsträcka, där linjetrafik redan utövas. Härvid kunna i det nya trafiktillståndet bestämmelser intagas, som begränsa tillståndshavarens rätt att upptaga eller avlämna gods eller passagerare på vissa platser eller utefter en viss vägsträcka.

Tillstånd till linjetrafik utfärdas i allmänhet att gälla tills vidare, ofta med erinran om att tillståndet kan återkallas, när skälig anledning därtill förekommer. Tillståndsgivande myndighet äger rätt att återkalla eller för viss tid indraga meddelat trafiktillstånd vid svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i förordningen om yrkesmässig trafik, vid underlåtenhet att begagna tillståndet, när det med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande finnes påkallat eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer.

Då tillståndshavare avlidit eller då skäl eljest föreligga, kan den myndighet, som meddelat trafiktillståndet, medgiva att detta överlåtes på annan. Vid ansökan härom skall fogas avtal, som kan ha upprättats rörande överlåtelsen. Vederbörande myndighet har att pröva ansökningen med avseende å skälen

och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt.

Enligt gällande förordning bör tillståndsgivande myndighet efter nödig utredning i erforderlig omfattning fastställa turlista för linjetrafik.

Utöware av yrkesmässig trafik är underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas av myndighet, vilken meddelat trafikillståndet. Generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen äga emellertid själva att fastställa taxor för den av dem bedrivna linjetrafiken.

Innehavare av trafikillstånd är, med vissa undantag, skyldig att ombesörja befordran av personer eller gods.

Några särskilda föreskrifter finnas icke meddelade beträffande ansvaret vid motorfordonstrafik för förkommet eller skadat gods.

Sjöfarten har av ålder varit en fri näring. Något tillstånd erfordras icke under normala förhållanden för bedrivande av rederirörelse med svenskt tonnage, ej heller för angörande av svenska hamnar. Sjöfarten är emellertid genom ett flertal författningar, främst sjölagen, bunden att iakttaga vissa bestämmelser, som i första hand avse säkerheten, befraktningen, den sociala omvårdnaden av fartygens besättningar samt sjöfartsavgifter. Viss slags sjöfart med mindre fartyg är dock frikallad från åtskilliga förpliktelser, som gälla större fartyg.

Rederierna ha icke, på sätt fallet är i fråga om järnvägarna, skyldighet att offentliggöra sina tariffer. Ej heller åvilar dem ovillkorlig transportplikt.

Bestämmelser äro i sjölagen meddelade om bortfraktares ansvar för omhändertaget gods.

Vid befordran av gods sjöledes tagas, förutom fartyget, i anspråk sådana fasta anläggningar som farleder och hamnanläggningar m. m. Beträffande avgifter för utnyttjande av hamn finnas bestämmelser i förordningen den 31 december 1907 (nr 137) angående taxor för hamnavgifter. Avgiftsbeloppens storlek fastställas av Kungl. Maj:t efter förslag av hamnägaren, vilken i vårt land vanligen är en stad eller annan kommun.

Vad slutligen angår den *civila luftfarten* är denna reglerad genom förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart med däri vidtagna ändringar. Förutom bestämmelser angående luftfartygs luftvärdighet samt bemanningen av dylikt fartyg m. fl. säkerhetsföreskrifter innehåller förordningen vissa bestämmelser om linjefart. För utövning av luftfart i regelbunden trafik å viss luftfartsled (linjefart) eller anläggning av flygplats till allmänt bruk erfordras, där annan än staten skall utöva driften, särskilt tillstånd av Konungen. För utövning av annan luftfart mot ersättning erfordras tillstånd av luftfartsmyndigheten (luftfartsstyrelsen). Vid meddelande av tillstånd till linjefart skall tillståndets giltighetstid begränsas till viss tid. Vidare skall kronan förbehållas lösningsrätt. I övrigt skall föreskrivas, på vad sätt och under vilka villkor luftfarten må utövas eller anläggningen utföras och nyttjas. Sålunda

fastställer luftfartsstyrelsen de taxor, som få tillämpas i linjetrafik såväl i fråga om person- som godsbefordran samt tidtabeller och antalet turer å de olika linjerna.

Ansvarighet efter vissa grunder inträder, om passagerare drabbas av skada eller om gods förkommer, skadas eller minskas.

Staten äger aktiemajoriteten i aktiebolaget Aerotransport, vilket bolag för närvarande är det enda företag som har koncession på inrikes linjetrafik. Staten medverkar också på olika sätt vid tillkomsten av flygplatser.

Den statliga järnvägspolitiken.

Frågan om järnvägarnas, och i första hand statsbanornas ställning som ett led i samhällets produktiva organisation har aktualiserats såväl när det gällt att anlägga nya järnvägar som då fråga varit om uppdragande av riktlinjer för järnvägsföretagens ekonomiska förvaltning, kravet på förräntning av investerat kapital samt behovet av nedskrivningar av järnvägskapitalet. Härvid ha principiellt två skilda betraktelsesätt brutit sig emot varandra, nämligen å ena sidan det samhällsekonomiska och å andra sidan det rent företagsekonomiska betraktelsesättet. Enligt det förstnämnda utgör järnvägsföretaget framför allt ett medel för skapande av förutsättningar för en förbättrad kommunikation mellan befolkningen på olika orter och för ett livligare varuutbyte, till båtnad för landets näringsliv. Vid ett rent företagsekonomiskt betraktelsesätt åter framstår järnvägsföretaget såsom ett näringsföretag i likhet med andra företag på näringslivets olika områden med uppgift att tillföra företagens ägare avkastning å nedlagt kapital.

I det följande komma att i kort sammandrag återgivas en del uttalanden, som vid olika tidpunkter gjorts beträffande nu berörda spörsmål.

Att riksdagen redan så tidigt som år 1848 var skeptisk beträffande möjligheterna att bygga och driva järnvägar efter rent företagsekonomiska synpunkter, framgår av ett uttalande av statsutskottet vid nämnda riksdag, i vilket det bland annat framhölls, »att Sveriges i förhållande till vidden ringa befolkning och dess avlägsna läge innebure skälig anledning att ifrågasätta, huruvida järnvägar, betraktade som industriföretag, kunde här i landet bära sig eller lämna en avkastning som icke blott betäckte anläggningskostnaden utan ock beredde anläggningen en lönande vinst».

Statsmakternas engagemang i järnvägsbyggandet har sålunda motiverats av att den totala samhällsekonomiska nyttan av järnvägarna förväntats bli avsevärt större än järnvägsföretagens affärsekonomiskt relativt blygsamma avkastning. Denna uppfattning kom också till uttryck i uttalanden från de första åren av de svenska statsbanornas tillvaro. Vid planerandet av järnvägarna framhövdes i olika sammanhang dessas egenskap av allmännyttiga företag. Avgörande vikt kunde härvid icke fästas enbart eller huvudsakligen

vid den företagsekonomiska frågan angående den direkta avkastningen å järnvägskapitalet. Detta framgår bland annat av en skrivelse från 1859—1860 års riksdag angående besparingar i anläggnings- samt drift- och underhållskostnader vid statens järnvägar. I densamma förekom en överslagsberäkning, vilken slutade på en årlig förlust å rörelsen. Riksdagen ansåg »den erfarenhet, som redan vunnits, med tämlig visshet giva vid handen, att järnvägarna i vårt land med det hittills använda anläggningssättet endast sent komme att giva någon ersättning för de å dem nedlagda kostnader».

I ovan anförda och liknande uttalanden torde emellertid icke få inläggas den betydelsen att statsmakterna i princip avstodo från överskott å statens järnvägars rörelse för så vitt dylikt kunde erhållas med skäliga tariffer. Vid beslutet om stambanornas byggande företrädde sålunda den meningen, att desamma skulle kunna förränta sitt kapital och att skattebetalarnas intressen icke skulle åsidosättas genom ett enbart beaktande av trafikantintresset. I en den 15 december 1874 dagtecknad skrivelse från styrelsen för statens järnvägar gjordes gällande, att den direkta vinsten, d. v. s. överskotten å järnvägsrörelsen, borde sättas framför den indirekta vinsten i form av låga befodringsavgifter. Såsom motiv härför anfördes, att överskotten komme samtliga skattebetalare tillgodo, medan de låga befodringsavgifterna tillfölle det mindretal, som bodde i banornas närhet. Den av trafikstyrelsen i detta sammanhang påfordrade höjningen av statens järnvägars taxor hade sålunda till syftemål att tillgodose skattebetalarnas intressen.

Nämnda skrivelse föranledde 1875 års riksdag att hemställa om taxerevision i syfte att erhålla större nettobehållning på järnvägarna. I skrivelsen framhölls bland annat, att trafikinkomsterna borde tagas i anspråk till statsbehoven och bland dem i främsta rummet till förräntning och amortering av den skuld, staten iklätt sig i och för anläggningen av dess järnvägar. Detta uttalande av riksdagen har kommit att betraktas såsom ett auktoritativt uttryck för statsmakternas anspråk på statens järnvägar och blev även såsom sådant vägledande för taxepolitiken under flera årtionden.

1875 års riksdags optimistiska syn på järnvägarnas affärsekonomiska möjligheter synes i främsta rummet ha varit förorsakad av den enastående ekonomiska utveckling som ägde rum under 1860-talet. Denna utveckling framstod för dåtiden såsom en naturlig följd av den från århundradets mitt inträdda omgestaltningen av de ekonomiska förhållandena och icke minst av det nya transportmedlets livgivande verkningar å produktionen.

Sedan 1880-talet synes allmän enighet ha rått därom, att de företagsekonomiska syftena icke borde tillgodoses i vidare utsträckning, än som fordrades för att erhålla ett genomsnittligt överskott motsvarande förräntning — efter inom affärlivet såsom skälig ansedd räntefot — av det i järnvägarna investerade kapitalet såsom en helhet räknat. Det sålunda beräknade räntebeloppet kan alltså sägas ha bildat en övre gräns för statens avkastningsanspråk.

I 1907 års järnvägstaxekommittés år 1915 angivna betänkande behandlades inledningsvis frågan om motsatsförhållandet mellan ekonomiska företag i allmänhet och statsjärnvägarna. De förra hade, enligt vad kommittén anförde, som sitt enda eller huvudsakliga ändamål att åstadkomma största möjliga avkastning, under det att statsjärnvägarna hade ett dubbelt syfte. Å ena sidan vore deras uppgift att främja samfärdseln och därmed bidra till att utveckla landets ekonomiska hjälpkällor, å andra sidan hade de därjämte att, så vitt sig göra låte, betäcka sina driftkostnader och därutöver inbringa en viss ränta å anläggningskapitalet. Den förra uppgiften vore rent national-ekonomisk, den senare delade statsbanorna med vilket privatekonomiskt affärsföretag som helst. I kommittébetänkandet framhölls också, att full förräntning av *hela* det i statens järnvägar nedlagda kapitalet otvivelaktigt vore möjlig att uppnå, men kommittén ansåg icke, att staten borde ställa sina krav så högt, enär härmed skulle följa betydande tariffhöjningar. För att undvika någon starkare taxehöjning föreslog kommittén, att det angivna maximala räntebeloppet skulle reduceras på två vägar, nämligen dels genom användandet av en räntefot, väsentligt lägre än vad som skulle kunna ifrågasättas för ett enskilt företag, dels ock genom en beskärning av själva kapitalet. Vid ränteberäkningen borde enligt kommitténs mening undantagas anläggningskapitalet för vissa av statsbanornas linjer, vilka vore byggda i allmänt riksintresse men utan förutsättning att själva kunna bära sig. Däremot borde tarifferna avpassas så, att de *övriga* statsbanelinjerna under medelgoda år gemensamt medförde så stor avkomstprocent, som motsvarade den effektiva *räntefoten på statskulden*. Beträffande sättet för en dylik uppdelning av statsbanenätet i räntebärande och icke räntebärande bandelar fann kommittén ingen annan framkomlig väg än att på grund av en allmän uppfattning bestämma sig för, vilka bandelar skulle betraktas såsom oräntabla. Kommittén föreslog, att såsom sådana skulle anses linjerna Bräcke—Boden—Morjärv med bibanor, Ånge—Storlien—gränsen samt Skövde—Karlsborg ävensom de nya och planerade norrlandslinjerna (i främsta rummet inlandsbanan).

Järnvägstaxekommitténs uttalanden i förevarande hänseenden rönne emellertid ej anslutning. Sålunda framhöll 1918 års riksdag i skrivelse till Kungl. Maj:t rörande provisoriska tilläggsavgifter för statens järnvägar, bland annat, att dessa ur rent principiell synpunkt borde icke blott bära sina egna driftkostnader, utan även lämna överskott till förräntning av det i statsbanorna, *såsom helhet betraktade*, nedlagda kapitalet. Under de extraordinära förhållanden, som rådde, syntes emellertid denna grundsats ej kunna upprätthållas i full utsträckning. Riksdagen hölle likväl före, att direkt förlust å driften såvitt möjligt borde förhindras. Liknande uttalanden gjordes i propositioner till 1918 och 1919 års riksdagar.

I viss mån driven av den politiska kritiken över att statsbaneaffären låg

tidens skattebetalare till last, anmälde järnvägsstyrelsen sedermera i sin skrivelse angående beräkningsbart överskott för år 1921 sin avsikt »att här och vid framtida beräkningar som i första hand önskvärd minimibehållning räkna med ett belopp, svarande mot årsräntan å statens järnvägars andel av hela statsskulden».

Sedermera uttalade 1926 års riksdag i skrivelse nr 55 beträffande statens järnvägar och statens vattenfallsverk, att om det å ena sidan framstode som en faktor av stor betydelse för landets ekonomiska liv, att trafik- och kraft-taxorna ej bleve onormalt betungande, man dock å andra sidan av statsfinansiella skäl måste fasthålla kravet på förräntning av det nedlagda kapitalet, åtminstone i vad detta vore att hänföra till lånemedel. Ansvaret för att dessa båda betingelser uppfylldes finge i första hand anses åvila vederbörande verksstyrelser. I betraktande av det senaste årtiondets enastående ekonomiska omkastningar syntes dock enligt riksdagens mening förklarligt, om härvid statsmakternas medverkan till genomförande av vissa nedskrivningsåtgärder påkallades.

Finansieringsfrågan återupptogs på bredare bas vid 1928 års riksdag. Orsakerna härtill voro flera, men den förnämsta däribland var otvivelaktigt tillkomsten av 1927 års avtal mellan staten och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag angående de norrbottniska malmfälten. Överenskommelsen skulle tillföra staten väsentligt ökade inkomster av dess aktieinnehav i nämnda bolag. Av järnvägsstyrelsen framhölls emellertid, att vid dess ingående statens järnvägars intressen icke tillgodosetts tillnärmelsevis i den omfattning som vid det 20 år tidigare träffade avtalet. Enligt styrelsens beräkningar hade härigenom för statens järnvägar vållats en förlust i fraktinkomst av — vid jämförelse med den taxehöjning, som under 20-årsperioden införts för andra varuslag — lågt räknat 10 milj. kronor årligen. Det berättigade i denna järnvägsstyrelsens mening vann allmänt erkännande inom riksdagen, som dock icke var beredd till något omedelbart beslut. I vederbörande riksdagsskrivelse gjordes emellertid följande uttalande:

I detta sammanhang har riksdagen funnit det böra tagas under övervägande, huruvida icke någon del av statens blivande inkomst från malmbolaget bör — utöver de garanterade fraktavgifterna — i någon form komma statens järnvägar tillgodo. Riksdagen vill erinra, att riksdagen i skrivelse nr 55 år 1926 funnit det framstå såsom en angelägen uppgift att söka åvägabringa en ökad amortering av det i statens affärsverk nedlagda lånekapitalet. Med beaktande av denna synpunkt skulle det enligt riksdagens mening vara önskligt, att en avsevärd del av statens inkomster från malmbolaget årligen bleve använd till avbetalning av oräntabla delar av det lånekapital, som är nedlagt i statens järnvägsanläggningar. Rän-teanspråken på statens järnvägar skulle härigenom i motsvarande mån minskas. Därtill kommer, att ett sådant förfarande skulle stå i överensstämmelse med den enligt riksdagens mening beaktansvärda grundsats att inkomster, uppkomna genom en exploatering av landets naturtillgångar, som innebär en konsumtion av själva kapitalet, icke böra i sin helhet tagas i anspråk för statens löpande utgifter.

Frågan om avskrivning av statens järnvägars oräntabla kapital underställdes även 1929 års riksdag. Det torde ej vara erforderligt att här närmare ingå på vad som därvid förekom. Emellertid må ur 1929 års statsverksproposition återgivas följande uppgifter till belysande av avskrivningsfrågans läge. Järnvägsstyrelsen hade i ett utlåtande i taxefrågan framhållit, hurusom för beredande av en omedelbart inträdande mera avsevärd lättnad fordrades, att ett betydande lånekapital på en gång avlyftades från statens järnvägar. Det i dessa vid ifrågavarande tidpunkt investerade kapitalet uppginge till cirka 1 100 milj. kronor, varav omkring 900 milj. kronor utgjorde lånemedel. Av detta kapital vore det enligt järnvägsstyrelsens mening önskligt att avskrivna 240 milj. kronor, därav 180 milj. kronor nedlagda i vissa norrländska kulturbanor och 60 milj. kronor utgörande den överkapitalisering av vissa anläggningar vid övriga statsbanelinjer, som funnes kvar från kristidens höga prisnivå. Efter en dylik nedskrivning — som dock ej motsvarade större kapital än det, varå statsbanorna genom 1927 års malmavtal berövats ränta — skulle det i första hand räntepliktiga kapitalet uppgå till omkring 660 milj. kronor, ett belopp vars förräntning syntes tämligen säkerställd jämväl efter den föreslagna taxesänkningen. — Enligt vad riksgäldskontoret meddelat kunde av verkställda amorteringar å äldre statslån ett belopp av 100 milj. kronor anses vara disponibla för nedskrivning av det i statens järnvägar nedlagda lånekapitalet. Beträffande återstående till avskrivning avsedda belopp av 140 milj. kronor hade riksgäldsfullmäktige förordnat, att malminkomsterna skulle tagas i anspråk för förräntning, efter en räntefot av 4,5 %, och amortering av detsamma under 30 år, för vilket ändamål erfordrades en annuitet av 8,59 milj. kronor. — Enligt senaste kända driftresultat för statens järnvägar förefanns ett förräntningsunderskott av 3 milj. kronor. Av Kungl. Maj:t förordnad taxenedsättning hade beräknats sänka inkomsterna med 8,5 milj. kronor; beräkningsbar brist skulle alltså bli 11,5 milj. kronor, vilket belopp ungefär motsvarade räntan på 240 milj. kronor.

Sedan 1929 års riksdag fattat sitt beslut i förevarande fråga fastställde Kungl. Maj:t, i enlighet med riksdagens beslut, genom brev den 5 juli 1929 följande anordning. Statskapitalet skulle hädanefter redovisas på två huvudkonton: lånekapital samt annat kapital. Från konto lånekapital, å vilket hittills upptagits samtliga anslag av lånemedel, skulle till konto annat kapital omföras 100 milj. kronor. Lånekapitalkontot skulle i sin tur uppdelas på två underkonton, rubricerade »lånekapital att finansieras med trafikinkomster», respektive »lånekapital att finansieras med andra medel än trafikinkomster». Under den senare rubriken uppfördes ursprungligen 140 milj. kronor, och vid varje kalenderårs slut skulle från densamma till kontot annat kapital omföras ett belopp, som vore anvisat för nedskrivning av statens järnvägars lånekapital.

Den av riksdagen beslutade årliga amorteringen av ovannämnda 140 milj. kronor fullföljdes under de efterföljande fyra budgetåren enligt av riksdagen

uppgjord plan. Från och med budgetåret 1933/34 måste emellertid amorteringen avbrytas av statsfinansiella skäl i samband med de rådande ekonomiska depressionsförhållandena. På enahanda grund inställdes även de för budgetåren 1934/35 och 1935/36 av riksdagen beräknade amorteringarna.

Sedan frågan om nedskrivning av statens järnvägars lånekapital hänskjutits till närmare utredning av sakkunniga för omläggning av riksstatsens uppställning (budgetsakkunniga), framhölls i den av dessa utarbetade promemorian bland annat följande:

Med hänsyn till det betydande räntabla skattededskapital, som disponeras av postverket, telegrafverket, statens vattenfallsverk och domänverket, hava de sakkunniga funnit sig böra ifrågasätta, huruvida det skall vara erforderligt att anvisa särskilda täckningsanslag för möjliggörande av avskrivning av statens järnvägars oräntabla lånemedelskapital. Enligt de sakkunnigas mening torde man i nu förevarande sammanhang vara berättigad att betrakta samtliga affärsverk såsom en enhet, och det må dessutom framhållas, att värdet av statens domäner otvivelaktigt ökas genom tillkomsten av de oräntabla statsjärnvägarna i Norrland. Under nu angivna förutsättningar skulle avskrivning för statens järnvägars del böra ske enbart genom bokföringsmässig nedsättning av det investerade kapitalet.

Av ovannämnda 140 milj. kronor hade till och med år 1937 endast kunnat avskrivas 17,8 milj. kronor. Det resterande beloppet utgjorde följaktligen 122,2 milj. kronor. Efter år 1929 hade å kontot lånemedel att förräntas med andra medel än trafikinkomster tillkommit 48 milj. kronor i samband med bl. a. statens övertagande av ostkustbanan. I proposition till 1938 års riksdag föreslog därför Kungl. Maj:t, att det äldre oräntabla lånemedelskapitalet om 122,2 milj. kronor skulle bokföringsmässigt avskrivas, medan däremot särskilda täckningsmedel erfordrades för efter år 1929 tillkomna oräntabla 48 milj. kronor. I propositionen hänvisades till, att enligt budgetssakkunnigas och riksräkenskapsverkets mening, en tillämpning av de vanliga avskrivningsreglerna på viss del av lånemedelsförlusten inom statens järnvägar skulle sakna berättigande ur de synpunkter, som i regel motiverade en avskrivning av sådana förluster. Grunden härtill skulle närmast vara, att ifrågavarande investeringar till följd av sin allmänna betydelse för näringslivets utveckling och därmed indirekt även för statsfinanserna endast i bokföringsteknisk mening framstode som oräntabla. Avskrivning av ifrågavarande lånemedelskapital på skattebudgeten skulle under dessa omständigheter innebära icke ett upprätthållande av utan i stället en verklig förbättring av statens finansiella ställning, för vilken tillräckliga skäl icke syntes föreligga.

Riksdagen godkände det framlagda förslaget till kapitalreglering för statens järnvägar.

Sammanfattningsvis kan sägas, att riksdagens och myndigheternas uppfattning angående principerna för den ekonomiska förvaltningen av statens järnvägar under tidernas lopp undergått påtagbara förändringar. Riksdagen har dock i princip vidhållit kravet på förräntning på lång sikt av det i

statsjärnvägarna investerade kapitalet, åtminstone beträffande lånemedlen, men har med hänsyn till önskvärdheten av låga taxor i syfte att främja näringslivets utveckling och höja statsjärnvägarnas samhällsekonomiska nytta begränsat räntekravet till allenast den del av lånemedelskapitalet, som under förhandenvarande förhållanden kan anses vara motiverat. Under senaste årtionden synes man från statsmakternas sida ha varit benägen att taga hänsyn till att förbättrade kommunikationer även indirekt tillföra folkhushållet inkomster.

Vid detta kapitel finnes fogad en översikt, avseende tiden från och med år 1856, över förräntningspliktigt kapital, disponerat statskapital, nedlagda byggnadskostnader, överskott å rörelsen m. m. vid statens järnvägar.

Som av siffrorna i översikten framgår har avkastningen på det i statsjärnvägarna investerade kapitalet under tidernas lopp varierat högst avsevärt. Överskottet å rörelsen höll sig åren 1881—1915 genomsnittligt vid 2,5 å 3,5 % av det disponerade statskapitalet.

Under de senaste krigsåren har till följd av den enormt stora trafiken förräntningen varit exceptionellt hög. Sålunda uppgick det årliga överskottet åren 1940—1943 till över 10 % av det räntepliktiga kapitalet. Under 1930-talet höll sig motsvarande procentsiffra vid pass 2 % under lågkonjunkturåren och vid cirka 5 % under högkonjunkturåren.

Byggnadskostnaden för statens järnvägar belöpte sig vid 1945 års utgång till i runt tal 2 200 milj. kronor, medan det räntepliktiga kapitalet utgjorde omkring 1 032 milj. kronor.

Översikt över förräntningspliktigt kapital, disponerat statskapital samt byggnadskostnad m. m. vid statens järnvägar åren 1856—1944.

Årligen	Överskott å rörelsen (nettoinkomst)			Beräk- nad ränta på stats- kapital	Över- skott utöver förränt- ning	Bygg- nadskost- nad vid årets slut ¹	Disponerat stats- kapital vid årets slut	
	Summa milj. kr.	i proc. av dispone- rat stats- kapital	i proc. av ränte- pliktigt kapital				Summa	härav ränte- pliktigt
miljoner kronor								
1856—1860	0,1	.	—	.	.	12,0	.	.
1861—1870	1,7	.	—	.	.	67,9	.	.
1871—1880	5,0	.	—	.	.	149,9	.	.
1881—1890	6,9	2,93	—	.	.	233,5	242,3	200,2
1891—1900	10,0	3,22	—	.	.	307,5	321,2	242,8
1901—1910	12,5	2,65	—	.	.	449,4	489,2	325,3

¹ Med byggnadskostnad avses här summan av de statsmedel, som funnos nedlagda i under året trafikerade statsjärnvägar. Införlivade enskilda järnvägar äro i regel upptagna till förvärvskostnaden, med undantag för dem, vilka förvärvats från ingången av år 1940, för vilka i stället upptagits anläggningskostnaden.

Årligen	Överskott å rörelsen (nettoinkomst)			Beräk- nad ränta på stats- kapital	Över- skott utöver förränt- ning	Bygg- nadskost- nad vid årets slut ¹	Disponerat stats- kapital vid årets slut	
	Summa milj. kr.	i proc. av dispone- rat stats- kapital	i proc. av ränte- pliktigt kapital				Summa	härav ränte- pliktigt
miljoner kronor								
1911—1915	22,2	3,63	—	.	.	578,8	633,1	428,3
1916—1920	—2,0	—0,24	—	.	.	747,1	871,3	620,4
1921—1925	26,6	2,60	—	37,4	—10,8	970,3	1 043,5	825,6
1926—1930	38,1	3,41	—	40,4	— 2,3	1 100,5	1 117,0	862,9
1931—1935	23,4	1,89	3,23	31,0	— 7,6	1 219,6	1 261,5	756,7
1936—1940	59,8	.	6,94	33,1	+26,6	1 429,2	1 114,1	888,2
1911	18,0	3,11	—	.	.	536,4	587,3	397,9
1912	20,3	3,39	—	.	.	557,4	608,4	412,9
1913	21,8	3,53	—	.	.	577,7	629,7	426,9
1914	23,4	3,65	—	.	.	595,9	653,2	440,3
1915	27,5	4,11	—	.	.	626,7	686,7	463,6
1916	24,6	3,49	—	.	.	649,8	723,7	482,6
1917	7,2	0,98	—	.	.	688,6	760,4	520,1
1918	—60,3	—7,36	—	.	.	740,9	878,8	630,5
1919	—11,1	—1,20	—	.	.	804,9	968,1	714,1
1920	29,6	2,97	—	31,4	— 1,8	851,2	1 025,7	754,9
1921	7,2	0,70	—	35,2	—28,0	890,1	1 043,7	792,9
1922	24,3	2,33	—	36,4	—12,1	936,3	1 043,1	799,3
1923	34,2	3,31	—	37,2	— 3,0	967,1	1 020,1	810,2
1924	36,3	3,51	—	38,3	— 2,0	1 008,5	1 043,4	849,2
1925	31,1	2,94	—	39,9	— 8,8	1 049,7	1 067,0	876,4
1926	32,9	3,05	—	41,5	— 8,6	1 061,9	1 084,7	892,2
1927	36,1	3,31	—	42,3	— 6,2	1 084,0	1 096,4	902,7
1928	28,0	2,55	—	42,9	—14,9	1 104,9	1 119,7	914,3
1929	49,3	4,46	—	43,3	+ 6,0	1 117,4	1 133,8	919,5
1930	44,2	3,95	6,48 ²	31,8 ²	+12,4	1 135,7	1 150,5	686,6 ²
1931	24,6	2,15	3,58	31,1	— 6,5	1 138,2	1 165,3	700,6
1932	12,9	1,09	1,86	30,1	—17,2	1 143,4	1 205,7	724,4
1933	16,0	1,30	2,20	31,0	—15,0	1 244,5	1 276,2	757,0
1934	28,6	2,23	3,84	31,0	— 2,4	1 273,4	1 322,9	790,8
1935	35,1	2,66	4,48	32,0	+ 3,1	1 298,4	1 337,2	810,8
1936	39,2	2,91	4,84	32,6	+ 6,6	1 322,2	1 366,1	837,1
1937	48,7	3,54	5,80	33,0	+15,7	1 381,0	1 401,1	856,7
1938	45,7	—	5,32	32,8	+12,9	1 395,0	886,0 ³	870,5
1939	71,7	—	8,20	32,8	+38,9	1 435,9	920,7	897,7
1940	93,6	—	10,07	34,5	+59,1	1 611,7	996,5	979,2
1941	115,5	—	11,47	38,7	+76,8	1 723,6	1 061,3	1 055,2
1942	123,8	—	11,52	38,9	+84,9	1 806,3	1 140,2	1 117,4
1943	131,7	—	11,54	40,3	+91,4	1 877,5	1 223,5	1 199,4
1944	102,6	—	9,22	38,5	+64,1	2 080,8	1 043,1 ³	1 032,8
1945	77,9	—	7,50	35,3	+42,6	2 200,4	1 042,8	1 031,7

² Efter verkställd omföring av statskapitalet.³ Efter verkställd revidering av statskapitalet.

Avdelning II.

Allmänna utgångspunkter för norrlandskommitténs förslag.

Kap. 4.

I det föregående har kommittén sökt i någon mån belysa transportväsendets stora betydelse inom samhällslivet. Transportbetingelserna utöva ett väsentligt inflytande på bosättningsförhållandena samt på utvecklingen av städer och andra befolkningsagglomerationer. I områden med gynnsamma transportmöjligheter förkovras näringslivet snabbare än inom områden, som äro mindre lyckligt belägna ur transportgeografisk synpunkt. Transportteknikens framsteg och tillkomsten av nya transportmedel liksom även det sätt, på vilket kommunikationslederna anordnas, kunna på ett avgörande sätt påverka förutsättningarna för näringslivets lokalisering. Ett väl ordnat kommunikationsväsen utgör sålunda ofta en nödvändig betingelse för ett utvecklat näringsliv inom ett område.

Vid utformningen av kommunikationsväsendet har man ur *samhällsekonomisk synpunkt* att beakta ej endast de krav, som med hänsyn till föreliggande faktiska förhållanden kunna uppställas, utan så långt möjligt även de behov, som utvecklingen kan föra med sig. Alldeles särskilt gäller detta i fråga om inrättandet av reguljära trafikförbindelser samt ordnandet av den regelbundna trafiken. I den mån framtida behov förbises vid den reguljära trafikens ordnande, riskerar man lätt att främja en felaktig inriktning av näringslivet och därmed även av befolkningens bosättning. Detta blir fallet, om en alltför stark utbyggnad av kommunikationsförbindelserna sker inom ett område, där betingelser saknas för ett mera markerat ekonomiskt framåtskridande, medan kommunikationsväsendets utveckling stagnerar inom andra områden med goda naturliga förutsättningar för ett livaktigt näringsliv. Om naturtillgångarna inom ett område på grund härav icke kunna utnyttjas så som deras värde skulle motivera, länder detta icke endast befolkningen inom området i fråga till men utan har det tydligen mer eller mindre ogynnsamma verkningar för det samlade nationalhushållet. Alltför höga transportavgifter kunna ha samma återhållande verkningar som brister i fråga om kommunikationsförbindelserna. Motsvarande gäller, om transportavgifterna särskilt hårt drabba vissa slag av transporter, exempelvis sådana som sträcka sig över

långa avstånd eller avse varuslag av viss beskaffenhet. Utnyttjandet av en råvarutillgång kan sålunda försvåras eller omöjliggöras genom att varans transport i oförädlad eller helt eller delvis förädlad skick från produktionsorten till avsättningsområdet drager alltför stora kostnader. Och om transportavgifterna för förädlade varor sättas förhållandevis höga i jämförelse med avgifterna för däri ingående råvaror, är detta givetvis ägnat att — utan att det eljest är betingat ur det samlade nationalhushållets synpunkt — motverka råvarans förädling i anslutning till råvarukällan och göra det lönande att försända densamma för vidareförädling närmare avsättningsmarknaden. Höga transportavgifter kunna sålunda hämma näringslivet inom områden, som äro beroende av långa transporter för avsättning av sina produkter. Härtill komma de indirekta verkningar — höjda levnadskostnader och högre arbetslöner m. m. — som oförmånliga fraktförhållanden kunna medföra för näringslivet.

Vid prövningen av olika kommunikationsproblem måste emellertid själfallet även *företagsekonomiska synpunkter* beaktas. Ur sådana synpunkter är det naturligt att eftersträva, att ett trafikföretags alla kostnader inklusive skälig riskmarginal bliva täckta. I den mån fråga är om privata företag, komma givetvis de företagsekonomiska synpunkterna i förgrunden. Förhållandet blir i allmänhet väsentligt annorlunda, när det gäller statliga eller andra allmänna företag. Även vid dessa måste visserligen hänsyn tagas till de företagsekonomiska synpunkterna, vilket är av vikt icke minst för att på detta sätt skall ernås en viss garanti mot felaktiga investeringar i kommunikationsväsendet. Då det gäller allmänna företag måste emellertid större beaktande skänkas de samhällsekonomiska synpunkterna. Det förtjänar härvid uppmärksammas att, där en avvägning mellan samhällsekonomiska och företagsekonomiska synpunkter leder till att ett visst trafikföretag anses böra komma till stånd genom statens eller eljest det allmännas försorg, den omständigheten att den framtida lönsamheten hos företaget är osäker ej rimligen kan få leda till att det allmänna med utgångspunkt från viss beräknad riskmarginal uttager täckning härför hos respektive trafikanter. Av den föregående redogörelsen framgår, att staten, då den började anlägga järnvägar, snarare tänkte sig dessa skola fylla ett allmännyttigt ändamål än avsåg att därmed skaffa sig en inkomstkälla. Motsvarande inställning har även senare kommit till uttryck, låt vara att kravet på förräntning i princip upprätthållits. Detta har emellertid ej hindrat, att vissa s. k. kulturbanor tillskapats, som redan från början kunnat förutsättas bliva förlustbringande — närmast med tanke på sådana banor ha vissa nedskrivningar vidtagits å järnvägskapitalet — och ej heller att järnvägarnas avgifter för kortare transporter med hänsyn till konkurrensen med motorfordonstrafiken sänkts därhän att de givit en minskad förräntning. I dylika fall torde det näppeligen kunna anses rimligt att järnvägarna söka ta igen minskningen i förräntning genom att med ut-

nyttjande av sin monopolställning i motsvarande mån höja eller underlåta en eljest motiverad sänkning av avgifterna för transporter på längre avstånd.

Även om man i princip skulle hålla före att allmänna kommunikationsföretag böra drivas efter företagsekonomiska grundsatser, möter det ofta stora svårigheter att strängt tillämpa dessa grundsatser vid bedömandet av enstaka kommunikationsproblem. Detta gäller även om man icke ansluter sig till den under senaste tid ofta framförda uppfattningen att statens samtliga affärsföretag böra betraktas som en enhet. Bland annat är det vanskligt att avgöra de verkliga kostnaderna för en viss transport. Trafikföretagens kostnader äro till större eller mindre del fasta och oberoende av om en viss transport kommer till stånd eller ej. När en transport ombesörjes av två eller flera trafikföretag, är det därför omöjligt att med enbart objektiva utgångspunkter fastställa, huru trafikinkomsten för den samlade transporten bör fördelas på de olika företagen. För ett vart av företagen blir det tydligen av intresse att i första hand erhålla så stor del av inkomsten, att de direkta kostnaderna för transporten täckas. Huru stort bidrag företaget lämpligen skall erhålla till täckande av sina fasta kostnader, kan däremot ej angivas annat än efter en skälighetsprövning. Liknande synpunkter framträda i viss mån, när det gäller bedömandet av lönsamheten av en viss transport inom ett och samma företag. Transportkostnaderna kunna därför ej obetingat läggas till grund för bedömande av den inbördes avvägningen mellan avgifterna för skilda transporter. Att angiva, i vad mån trafiken på en viss delsträcka bär sig, är även det principiellt uteslutet med hänsyn till omöjligheten att bedöma ej endast kostnaden för trafiken å sträckan utan även inkomsten från denna trafik. Man har emellertid av praktiska skäl ansett sig inom de olika trafikföretagen böra välja vissa mer eller mindre godtyckliga grunder för trafikinkomsternas fördelning på olika bansträckor. Ett sådant förfaringssätt som att trafikinkomsterna fördelas efter transportmängderna på de särskilda bansträckorna — denna beräkningsmetod har tidigare tillämpats vid statens järnvägar — leder helt naturligt till att äldre och mera centrala delar av järnvägsnätet visar stor bärighet, medan de nytillkomna och perifera sträckorna gå med förlust.

Det anförda må vara tillräckligt för att belysa att ståndpunkttagandet till åtskilliga trafikproblem ej kan ske ur isolerat företagsekonomiska synpunkter utan att även andra synpunkter måste få inverka. Erinras må ock om att väsentligt olika grunder tillämpas vid taxesättningen för utnyttjande av järnvägarna, telegraf- och telefonväsendet, postbefordran samt kraften från vattenfallen. Detta beror ej endast på konstitutiva skiljaktigheter utan kanske framför allt på att olika tankegångar dominerat vid taxesättningen.

Behovet av ett mera utvecklat och mera differentierat näringsliv i Norrland har tidigare i olika sammanhang understrukits från norrlandskommitténs

sida. Önskemålet om statens medverkan för tillgodoseende av detta behov torde ha varit ett motiv till kommitténs tillsättande. En dylik medverkan från statens sida kan ha olika karaktär. Staten kan sålunda själv uppträda som företagare, med utgångspunkten att staten såsom ägare av stora delar av Norrlands naturtillgångar kan anses ha en förpliktelse att ej undandraga sig ett visst risktagande, i den mån det betingas av en exploatering och förädling av dessa naturtillgångar. På ett annat plan ligga de åtgärder från statens sida, som avse att öka de allmänna förutsättningarna för en utveckling av näringslivet, vilka åtgärder kunna ligga exempelvis på yrkesutbildningens, kapitalanskaffningens och beskattningens områden. Kommittén har mer eller mindre ingående behandlat dessa frågor i tidigare sammanhang. En annan viktig förutsättning för näringslivets utveckling är att tillgången på arbetskraft är ordnad på ett tillfyllestgörande sätt, vilket spörsmål kommittén kommer att diskutera i ett kommande betänkande.

En av de mest grundläggande förutsättningarna för en önskvärd förkovran av det norrländska näringslivet är emellertid även att kommunikationsförbindelserna äro tillfredsställande och transportkostnaderna överkomliga. Att en väsentlig orsak till Norrlands efterblivenhet i fråga om utvecklingen av industrien och näringslivet i övrigt utgöres av de ogynnsamma transportförhållandena därstädes, kan näppeligen bestridas. De sydligare landsdelarna med sin äldre bebyggelse och längre framskridna utveckling kunde från början, då de moderna kommunikationsmedlen trängde igenom, utnyttja dessa till gagn för sitt ekonomiska liv. Norrland låg såsom en senare exploaterad landsdel efter i utvecklingen. I den mån järnvägarna utsträckts till Norrland, kan syftet härmed visserligen sägas ha varit att bryta den norrländska isoleringen och möjliggöra en industriell exploatering av Norrlands naturtillgångar. Av i främsta rummet militära skäl kom emellertid härvid norra stambanan, som utgör landtransporternas huvudpulsåder genom Norrland, att framdragas ett gott stycke från kusten och kustbygden, där industrien i mycket stor utsträckning var lokaliserad. Järnvägarna i syd- och mellansverige åter, vilka till stor del byggdes av enskilda företag, framdrogos genom mera tätbefolkade bygder med ett rikt utvecklat näringsliv. Även om de norrländska kustorterna kunde utnyttja älvarna och kustfarten för de viktigaste transporterna — av trävaror och malm — voro dessa möjligheter begränsade genom ishinder stora delar av året. En mera differentierad industri kunde knappast utvecklas med sådana transportbetingelser. Samtidigt ha många områden i Norrlands inland med goda förutsättningar för ett livskraftigt näringsliv haft det läge i förhållande till de glest dragna järnvägs-linjerna, att utvecklingsmöjligheterna icke kunnat utnyttjas.

På grund av de förhållandevis stora avstånden i Norrland, vilka göra sig gällande vare sig fråga är om transporter till och från övriga riket eller inom landsdelen, måste transportkostnadernas höjd helt naturligt utgöra en mycket

betydelsefull fråga för Norrland. Detta bekräftas av de utredningar i detta ämne, som verkställets inom kommittén liksom även av industriens utredningsinstitut och som omnämnts här ovan. För transporter på långa avstånd har man i Norrland varit hänvisad till järnvägstransporter i de fall, då icke varans art, produktionsortens läge och årstiden gjort sjötransport lämplig. På dessa avstånd har däremot motorfordonstrafiken knappast erbjudit någon allvarligare konkurrens med järnvägarna, vilka sålunda kunnat hålla relativt höga avgifter utan sådan konkurrenshänsyn, som påverkat taxesättningen för kortare transporter. Kostnaderna för transport av produkter från råvarukällan till avsättningsmarknaderna ha sålunda varit ägnade att försvåra eller omöjliggöra exploatering av råvarutillgångar i Norrland. Och beträffande vidareförädlingen av norrländska råvaror har den vid järnvägarna tillämpade värdeutarifferingen med höga transportavgifter för förädlade, mera värdefulla varor minskat förutsättningarna för norrländska företag att i fråga om dylika varor konkurrera med sydligare belägna industrier med mera centralt läge i förhållande till avsättningsmarknaderna. Den till grund för värdeutarifferingen liggande principen, att olika varuslag skola avgiftsbeläggas efter vad de kunna bära, synes i realiteten mindre väl tillgodosedd, där avgifterna sålunda äro alltför höga för att transport skall kunna komma till stånd. Även vid transporter inom Norrland ha transportkostnaderna blivit relativt höga på grund av avstånden mellan tätorterna.

Att Norrland i jämförelse med övriga Sverige varit mindre gynnsamt ställt i fråga om kommunikationsförbindelser och att den tillämpade taxesättningen verkat betungande för Norrland har, som nämnts, i hög grad bidragit till svårigheterna för denna landsdel att inhämta det försprång, som sydligare landsdelar erhållit på grund av sin äldre bosättning och tidigare utvecklade näringsliv. Norrlandsindustrien har behållit sin ensidiga inriktning på export av trävaror och malm — där sjötransport har kunnat komma till användning — och har icke kunnat ernå en sådan differentierad produktion för hemmamarknaden, som förekommer särskilt inom vissa andra landsdelar och som skulle vara önskvärd även i norra Sverige. De höga kostnaderna för transporter ha även försvårat för hemmamarknadsindustrierna inom Norrland att genomföra en koncentration av driften. Slutligen ha transportkostnaderna medverkat till att höja levnadskostnader och därmed även arbetslöner i Norrland, vilket likaledes försämrat norrlandsindustriernas konkurrenskraft i förhållande till övriga landet. Förutom att den norrländska produktionen i allmänhet icke är tullskyddad men befolkningen i Norrland däremot betungas av att priserna å ett flertal produkter, härrörande från andra landsdelar, äro skyddade genom tullar — kommittén återkommer framdeles till vissa härmed sammanhängande frågor — får näringslivet i dessa senare landsdelar sålunda åtnjuta det skydd, som ligger i att de konkurrerande företagen i Norrland ha att bära högre kostnader för transporter.

Vad ovan anförts till belysande av huru näringslivet i Norrland genom bristande kommunikationsmöjligheter och höga transportkostnader förhindras att trots förutsättningar i övrigt nå en naturlig utveckling har närmast haft avseende å godstaxornas hämmande inflytande. Även höga befordringsavgifter vid persontrafiken kunna emellertid verka dämpande på den ekonomiska livaktigheten i en landsdel. I den mån persontrafiken på långa avstånd tynges genom höga avgifter, är detta något som speciellt kan vara till olägenhet ur norrländsk synpunkt. I detta sammanhang bör också uppmärksammas persontaxornas betydelse för turisttrafiken. Ett befordrande av denna utgör ej endast ett allmänt fritidsintresse utan även ett ekonomiskt intresse för de orter, dit turistströmmarna leda. I många norrländska kommuner utgör turisttrafiken ett viktigt inslag i det ekonomiska livet.

Hittills har kommittén betraktat kommunikationernas betydelse för Norrland närmast ur ekonomiska synpunkter, låt vara att de därmed indirekt även komma att ha inflytande på de sociala förhållandena. Emellertid medföra de stora avstånden och den spridda bebyggelsen på många håll i norra Sverige och särskilt i övre Norrland många problem av direkt social natur. En invånare i sådana trakter, som vill söka en läkare eller tandläkare, har ett ärende i domstolen, vill anlita en advokat, har någon angelägenhet att ombestyras hos hushållningssällskapet, egnahemsnämnden eller någon bank eller helt enkelt ordna en affär eller företaga inköp, måste ofta underkasta sig en tämligen lång resa för detta ändamål. Det är då ett naturligt intresse, att kommunikationsförbindelserna äro ordnade så väl som omständigheterna medgiva och att resekostnaderna ej bliva högre än nödvändigt i förhållande till avståndet. Även om en viss koncentration av bebyggelsen i Norrland är önskvärd och utvecklingen bör kunna ledas i sådan riktning, måste man dock lång tid framöver räkna med en spridd bosättning på många håll i Norrland — delvis motiverad ur skogsbrukets synpunkt. Så länge detta är fallet, kan man icke undgå att beakta ifrågavarande befolkningsgruppers intresse av drägliga förbindelser med yttervärlden. Till en del kan detta intresse visserligen tillgodoses genom bidrag till resekostnader för erhållande av sjukhusvård eller motsvarande anordningar. Sådana åtgärder kunna vara av stort värde, men de äro ej tillräckliga för att såsom önskvärt vore motverka isoleringen. Härför erfordras mera allmängiltiga åtgärder med syfte att förbättra förbindelserna med yttervärlden.

Till de ekonomiska och sociala synpunkter, som här lagts på den norrländska kommunikationsfrågan, kunna läggas ytterligare två, nämligen transportmöjligheternas betydelse för militära ändamål och ur beredskapsynpunkt. I sistnämnda hänseende räcker att erinra om den betydelse det norrländska järnvägsnätet haft då det gällt att förse övriga Sverige med bränsle under krisåren.

Som en sammanfattning av det här anförda kan konstateras, att behovet

av förbättrade kommunikationer och transportförhållanden är trängande i Norrland. De ofta långa avstånden till avsättningsmarknaderna samt glesbebyggelsen och de likaledes betydande långa avstånden mellan tätorterna skapa där en lång rad trafikproblem, vilkas lösande är av vital betydelse för landsdelens utveckling. Att trafikförhållandena i norra Sverige förbättras framstår som en nära nog oundgänglig förutsättning för ett mera livaktigt och differentierat näringsliv därstädes. Med hänsyn härtill och till angelägenheten att öka trivseln för befolkningen har norrlandskommittén funnit en av sina viktigaste arbetsuppgifter vara att undersöka de möjligheter, som stå till buds för en tillfredsställande och ändamålsenlig lösning av förevarande problem. Målet bör härvid vara att minska de olikheter i kommunikationshänseende, som föreligga mellan Norrland och övriga landet, samt på så sätt åstadkomma, att i nämnda hänseende betingelserna för industriens lokalisering och befolkningens trivsel åtminstone i de tätare bebyggda områdena av Norrland ej alltför mycket avvika från dem, som kunna erbjudas i södra och mellersta Sverige. Enligt kommitténs mening kunna ifrågavarande åtgärder ses som ett av staten lämnat verkningsfullt stöd i syfte att uppmuntra till ett mångsidigt näringsliv i norra Sverige av motsvarande innebörd som de skyddstullar å varor av skilda slag, som uttagits och alltjämt uttagas till förmån för näringslivet huvudsakligen i södra och mellersta Sverige och vilka belasta jämväl den norrländska befolkningen. Även om de åtgärder, som kunna finnas påkallade i nu nämnt syfte, medföra vissa uppoffringar för staten, bör detta ej utgöra hinder för åtgärdernas genomförande. Kommittén får hänvisa till vad ovan anförts i fråga om avvägningen mellan samhällsekonomiska och företagsekonomiska synpunkter och svårigheterna att vid allmänna företag betrakta dessa senare synpunkter isolerade.

Den förbättring av kommunikationsförhållandena i Norrland, som sålunda från det allmännas sida bör eftersträvas, måste av helt naturliga skäl taga sikte på den reguljära trafiken. Denna har ju sedan gammalt varit föremål för det allmännas omvårdnad. Men även om staten har ansvaret för att de regelbundna trafikförbindelserna mellan olika orter i landet ordnas på ett tillfredsställande sätt, innebär detta givetvis ej hinder för att det privata initiativet medverkar därvid. Tvärtom synes det angeläget, att man genom inbördes tävlan mellan olika företagare söker uppnå att varje transport sker på billigaste sätt och utan onödig fördyring. Att helt överlämna åt det enskilda initiativet att ordna dessa frågor kan dock ej vara tillfyllest. Av synnerlig vikt är att den reguljära trafiken erhåller erforderlig stabilitet och att osund spekulation på hithörande område förhindras. Trafikväsendets utformning bör därför åtminstone i vad gäller den reguljära trafiken göras till föremål för en fortlöpande och allsidig prövning från det allmännas sida.

Vid sina överväganden rörande möjligheterna att förbättra transportför-

hållandena i Norrland har norrlandskommittén ansett sig böra i första hand inrikta sig på järnvägsväsendet. Järnvägarna måste helt naturligt när det gäller att ordna den reguljära trafiken mellan Norrland och landet i övrigt ävensom inom landsdelen tillmätas särskild vikt. Av förut anförda uppgifter framgår, att den långväga reguljära trafiken i stor utsträckning sker järnvägsledes. Även i fråga om den övriga trafiken inom Norrland framträder järnvägen som ett betydelsefullt trafikmedel vid sidan av motorfordonen.

Vad sjötrafiken beträffar är denna under stor del av vintern regelmässigt avbruten för övre Norrland på grund av ishinder, och även för nedre Norrland omöjliggöra ofta isförhållandena en regelbunden sjöfart. Den norrländska linjesjöfarten liksom den därtill anslutna kontraktsfarten kan därför ej bli av samma vikt för Norrland som järnvägarna. Däremot är den trampsjöfart, som bedrivs på Norrland, av mycket stor betydelse för landsdelens näringsliv. Norrlandskommittén har erhållit som särskilt uppdrag att utreda frågan om isbrytningen efter norrlandskusten, i samband varmed kommittén kan komma att upptaga även andra sjöfarten berörande spörsmål. Kommittén har alltså icke anledning att ingå härpå i detta betänkande.

Vad angår motorfordonstrafiken kan visserligen konstateras att, medan järnvägsbyggandets tid numera anses till största delen vara förbi, bilismen alltmer ökar i omfattning. För närvarande har emellertid motorfordonstrafiken för Norrlands del sin huvudsakliga betydelse för korta och medellånga avstånd. Kommittén har ansett sig i detta betänkande kunna beträffande motorfordonstrafiken begränsa sig till att behandla vissa frågor rörande den reguljära trafiken och även denna i huvudsak endast såvitt gäller ordnande av lastbils- och omnibustrafik på huvudlinjer, där denna trafik kan betraktas som substitut för järnvägar, ävensom i övrigt av samtrafik mellan järnväg och motorfordon. Även om kommittén sålunda i betänkandet inskränker sig till att behandla linjetrafiken, anser sig dock kommittén ej böra underlåta att här, i anslutning till sina allmänna utgångspunkter, understryka angelägenheten av att myndigheterna vid meddelande av tillstånd till beställningstrafik ej intaga en alltför restriktiv inställning. Särskilt är det av vikt, att tillstånd till yrkesmässig trafik på den norrländska landsbygden lämnas i en omfattning svarande mot föreliggande behov.

Ej heller kommer kommittén i detta sammanhang att närmare ingå på de norrländska vägfrågorna. I förevarande hänseende får kommittén erinra om att Kungl. Maj:t, på grund av hemställan av 1945 års riksdag, uppdragit åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt skogsstyrelsen att, delvis i samråd med norrlandskommittén, utreda vissa spörsmål avseende vägväsendet.

Beträffande lufttrafiken är det visserligen sannolikt att denna kommer att få stor betydelse även för Norrlands del, särskilt genom att förbinda centralpunkterna i denna landsdel med Stockholm, eventuellt i samtrafik med lufttrafiken på kontinenten eller ock utomeuropeiska länder. Genom lufttrafiken

böra också postförbindelserna mellan Norrland och övriga landet kunna underlättas. Bortsett härifrån torde emellertid lufttrafiken i jämförelse med andra trafikgrenar än så länge få anses ha relativt mindre praktiskt värde för Norrland.

Kommittén har beträffande järnvägstrafiken funnit sig icke böra närmare ingå på de allmänna principfrågorna med avseende å förräntning av investerat kapital, fördelning av kostnader mellan olika slag av transporter, värdetarifiering m. m. Dessa spörsmål äga åtminstone delvis beröring med de problem, som för närvarande äro föremål för utredning hos 1942 års järnvägskostnadsutredning och hos 1944 års trafikutredning. Kommittén utgår emellertid som självfallet från att vid dessa utredningar även komma att beaktas de synpunkter, av betydelse ej minst för Norrland, vilka vidrörts i det föregående. Norrlandskommittén anser sig sålunda böra inskränka sig till att i fråga om taxesättningen framlägga vissa konkreta förslag ägnade att förbilliga transporterna mellan Norrland och övriga landet samt inom Norrland. Kommitténs förslag härutinnan ta i första hand sikte på gods- trafiken men gälla även i vissa hänseenden persontrafiken. Grundtankarna för förslagen äro, att avgifterna för långa transporter böra reduceras och att de ofta stora avstånden mellan orter även inom Norrland böra föranleda en viss taxenedsättning, varigenom orterna i ekonomiskt avseende så att säga flyttas närmare varandra. En ej minst för Norrland viktig fråga, som likaledes behandlas i betänkandet, gäller samtrafiken mellan järnväg och billinje. Kommittén framlägger också vissa synpunkter och förslag beträffande utbyggnad av de reguljära trafikförbindelserna i Norrland. Slutligen kommer att i betänkandet även beröras frågan om behovet av ett särskilt organ för behandling av vissa trafikfrågor.

Avdelning III.

Åtgärder till förbilligande av godstransporter på järnväg i Norrland.

Kap. 5. Statens järnvägars tidigare och nuvarande taxor för godsbefordran.

Avgifterna för person- och godsbefordran å järnvägarna äro reglerade genom de av Kungl. Maj:t fastställda järnvägstaxorna. Dessas höjd äro av lätt insedda skäl av avgörande betydelse för omfattningen av trafiken på järnvägarna. Sänkta taxor medföra såsom erfarenheten visat tendens till trafikökning, i det att transporter, som förut icke kunnat komma till stånd, bliva ekonomiskt möjliga att utföra. Höjda taxor verka i motsatt riktning eller tendera med andra ord att minska trafiken. Då de fasta kostnader, som äro förenade med järnvägstrafik, äro relativt stora, är det följaktligen ett järnvägsekonomiskt intresse av första ordningen att erhålla största möjliga trafik, ty härigenom nedbringas järnvägens kostnader per trafikenhet (tonkm, personkm).

I syfte att uppnå största möjliga trafik ha godstaxorna differentierats med hänsyn till godsets förmåga att bära frakt (värdetarifferingsprincipen) och transportsträckans längd (principen om fallande fraktsatser per tonkm med växande transportavstånd). Det är tänkt, att härigenom transporter även av lågvärdigt och skrymmande gods samt transporter på långa avstånd skola ekonomiskt möjliggöras. Förutom de ordinarie taxorna tillämpas vid gods- befordran på järnvägarna i vissa fall specialtariffer, varjämte fraktnedsättningar kunna beviljas under särskilda förutsättningar.

Beträffande persontrafiken — vartill kommittén återkommer i avdelning V — tillämpas i stort sett samma principer som beträffande godstrafiken dels genom klassindelningen (1:a, 2:a och 3:e klass biljetter) och dels genom införandet av zoner vid beräkningen av avgifterna. Vid sidan om den ordinarie zontaxan finnas emellertid åtskilliga biljettformer med syfte att genom förbilligande av allmänhetens resekostnader stimulera reselivet och därmed öka persontrafikvolymen på järnvägarna.

Historik.

Den första taxan för godstransporter på de svenska statsbanorna tillkom den 9 december 1856. Kungl. Maj:t föreskrev, att densamma skulle tills vidare tjäna till efter rättelse och utgöra ett provisorium tills bättre erfarenheter vunnits på det järnvägsekonomiska området. Enligt ifrågasvarande taxa steg fraktsatserna i samma proportion som godsets vikt och transportlängd. Godset var indelat i fem klasser, huvudsakligen efter godsets värde i förhållande till dess volym eller vikt.

Med vissa smärre ändringar och tillägg kom nyssnämnda interimistiska taxa att gälla till den 1 augusti 1862, då den första definitiva taxan enligt Kungl. Maj:ts beslut den 4 april samma år började tillämpas. Enligt 1862 års taxa för fraktgods uttogs frakten för den första milen i första, andra och tredje godsclasserna med 10 respektive 7 och 5 öre per centner. Därefter utgick en viss tillökning i frakten per centner och mil för var femte mil, vilken tillökning så småningom minskades till ett minimum. Vid försändning i myckenhet om minst 100 centner per vagn minskades eljest tillämpade fraktsatser med vissa procenttal.

Den 15 oktober 1880 fastställde Kungl. Maj:t ny godstrafiktaxa. Denna taxa, som trädde i tillämpning med ingången av år 1881, skilde sig icke nämnvärt från den äldre av år 1862. De obetydliga förändringar i fraktsatserna, som företagits, hade huvudsakligen uppkommit till följd av övergången till det metriska systemet för mått och vikt. Endast för längre avstånd på 600 km eller mera hade fraktsatserna något nedsatts för det lågtarifferade godset.

Den under 1880-talet rådande ekonomiska avmattningen framkallade från näringslivets sida krav på billigare frakter för transporter å statens järnvägar. År 1887 tillsattes en kommitté med uppdrag att, efter utredning av verkningarna av under senare år vidtagna fraktnedsättningar för transporter å statens järnvägar, föreslå de huvudgrunder, på vilka en statsbanetaxa borde uppbyggas. Kommitténs betänkande avlämnades i oktober 1888. På grundval härav fastställde Kungl. Maj:t den 29 november 1889 ny godstaxa att gälla från och med ingången av år 1891. Vid sin tillkomst torde denna taxa ha varit efter tidsomständigheterna ganska hög. Vid upprättandet av sitt förslag hade nyssnämnda kommitté utgått från samma grunder, å vilka 1880 års taxa var byggd. Det redan från begynnelsen tillämpade systemet med fallande fraktsatser för växande transportavstånd blev dock genom den nya taxan i vidsträcktare mån genomfört, vilket kom att möjliggöra transporter på längre avstånd och utjämnade prisförhållandena för såväl producenter som konsumenter. Vissa ändrade bestämmelser i syfte att underlätta sändningar, som icke utgjorde full vagnlast, genomfördes likaledes. Slutligen

innebar taxan en med hänsyn till gällande varupriser rättvisare klassificering av godset.

Med de goda konjunkturerna i slutet av 1800-talet följde stigande kostnader för järnvägarna, vilka medförde, att 1889 års godstrafiktaxa lämnade allt mindre marginal mellan inkomster och direkta kostnader. Särskilt iögonfallande blev detta förhållande efter 1907 års reglering av personalens löneförmåner. I och med denna reglering undanrycktes själva grundvalen för den i slutet av 1880-talet uppförda tariffbyggnaden. Sistnämnda år tillsattes 1907 års järnvägstaxekommitté med uppdrag att utarbета förslag till ny godstrafiktaxa.

Innan denna taxekommitté hunnit slutföra sitt arbete inträdde det första världskriget. Den allmänna prisnivån undergick ständiga och skiftande förändringar, vilka starkt inverkade på järnvägarnas driftkostnader. Detta nödvändiggjorde tid efter annan provisoriska taxeändringar för att anpassa inkomsterna efter förändringarna i utgifterna. Planerna på en genomgripande och rationell nygestaltning av statsbanetaxan måste däremot uppskjutas på obestämd tid.

Taxekommitténs huvudbetänkande med förslag till ny godstrafiktaxa framlades år 1915. Ur detta betänkande kan det vara av intresse att återgiva vad kommittén anfört till förmån för sänkning av fraktsatserna för järnvägs-transporter på långa transportavstånd:

Kommittén anser det påtagligt att fallande godstariffer fortfarande tillämpas vid Sveriges statsbanor, och kommittén är t. o. m. av den meningen att frakterna på de långa avstånden böra göras ännu lägre än nu. Förut har anförts att godstariffernas fallande ökats för varje ny taxa, som införts. Varpå detta beror, framgår icke klart av de olika taxornas motiveringar men man torde icke misstaga sig, om man söker anledningen i en allt starkare övertygelse om att låga frakter på långa håll öka utsikterna till varuutbyte mellan Sveriges olika landsdelar, vilken övertygelse vunnit i betydelse på grund av järnvägarnas ökade längdutsträckning. Specialiseringen av de olika näringarna till olika delar av landet fortgår ju ständigt. Norrland kan icke självt producera så mycket livsmedel, som det behöver, Bergslagen behöver träkol från Norrland och Småland, jordbruket i vissa landsdelar behöver kalk och torvströ från trakter, som hava riklig tillgång därpå, kustlandet behöver järn och trävaror från det inre av landet, de stora städerna måste allt längre utsträcka det område som skall förse dem med livsmedel, ved m. m. Den av flera skäl önskvärda specialiseringen av den »finare» industrien kräver, för att kunna ekonomiskt genomföras, möjligast stora avsättningsområden. Det måste ligga i hela landets intresse att så mycket som möjligt underlätta dylikt varuutbyte mellan olika landsdelar. — — —

På grund av det anförda är det kommitténs åsikt, att en nedsättning av frakterna på långa håll, särskilt för vagnslastgods men även, i den mån det med hänsyn till andra synpunkter låter sig göra, för styckegods och i persontrafik, är av stor betydelse och i själva verket den viktigaste åtgärd varigenom tarifferna kunna förmånligt inverka på trafiken. Kommittén föreslår därför nedsättning för långa avstånd, på sätt som vid behandlingen av de olika trafikslagen kommer att utvecklas.

Då världskriget medfört mycket omfattande förändringar på det ekonomiska området, måste kommitténs förslag undergå en djupgående och tidsödande omarbetning för att kunna motsvara de fordringar, som på grund av de nya förhållandena måste ställas på en ny statsbanetaxa. Först under år 1923 kunde förhållandena anses ha blivit så mycket stadgade att omarbetningen kunde påbörjas. Efter ett omfattande utredningsarbete framlade järnvägsstyrelsen år 1925 förslag till ny taxa. Även detta förslag måste omarbetas, och år 1929 avgav järnvägsstyrelsen nytt förslag i ärendet. Den 27 juni 1929 blev den nya statsbanetaxan fastställd av Kungl. Maj:t. Taxan trädde i kraft den 1 oktober 1930. Den 1 januari 1931 infördes en ny samtrafikförordning, och därmed blev statens järnvägars nya godstaxa, med vissa modifikationer, gällande även för statens järnvägars samtrafik med de enskilda järnvägarna och i dessas samtrafik inbördes.

De fraktlättnader, som den nya taxan skulle medföra för statsbanornas trafikanter i jämförelse med den dittills gällande taxan, uppskattades till omkring 13,5 milj. kronor. Med hänsyn till bortfallande fraktnedsättningar, beräknad trafikökning m. m. uppskattades nettointkomstminskningen för statens järnvägar till i runt tal 10 milj. kronor. Med 1931 års ingång bortföllö alla ännu kvarstående provisoriska taxebestämmelser, med undantag för exporttariffer för järn- och stålvaror, maskiner m. m. samt papp och papper, vilka tariffer skulle i tillämpliga delar gälla intill dess nya tariffer hunne utarbetas och fastställas. I fråga om godstrafiken innebar den nya taxan en nydaning med nya tariffstabeller, ny godsindelning och nya bestämmelser i åtskilliga avseenden. För fraktstyckegodset slopades sålunda den högsta av de dittillsvarande tarifferna, vilket innebar en stark fraktsänkning för det högst betalande styckegodset. För vagnslastgods infördes fraktberäkning per vagn i stället för per sändning samt medgavs vid uppfyllande av särskilda villkor, exempelvis om 15 ton per vagn eller full vagnslast, för ett avsevärt antal varor undantagsvis lägre tariffer än den allmänt införda lägsta för 10 ton. Icke endast genom de nya vagnslasttariffernas byggnad uppstodo betydande taxesänkningar, utan detta blev i många avseenden fallet även genom den nya godsindelningen, som gav ett flertal varor en gynnsammare tariffering, genom tariffering av samlastat gods samt åtskilliga lindringar i övrigt.

De förslag till taxelättnader för långväga transporter, som 1907 års järnvägstaxekommitté framlagt och som skulle ha finansierats genom bland annat höjningar av taxan i närtrafik, ansågos av olika skäl icke böra upptagas i den nya taxan. Framför allt var det den begynnande lastbilstrafikens konkurrens om godset på de korta och medellånga avstånden samt om det högtarifferade godset som ledde till en annan fraktpolitik än den taxekommittén förordat.

Under åren 1931—1934 framlade järnvägsstyrelsen ett flertal förslag, vilka

av Kungl. Maj:t fastställdes, till provisoriska taxesänkningar vid statens järnvägar i syfte att vinna viss anpassning efter fraktprisläget inom transportmarknaden i övrigt. Av berörda taxesänkningar förtjänar särskilt uppmärksammas den, som trädde i tillämpning den 1 januari 1934. För innebörden av denna provisoriska taxereglering kommer att redogöras i ett senare sammanhang. Beträffande de ekonomiska konsekvenserna av de under åren 1931—1934 genomförda provisoriska taxesänkningarna kan nämnas, att dessa beräknades i fråga om godstrafiken motsvara en kalkylatorisk inkomstminskning för stycke gods av 1,7 milj. kronor och för vagnslast gods av 2,5 milj. kronor.

Kraven på en mera djupgående och allsidig utredning angående revision av statens järnvägars godstaxa framträdde emellertid allt starkare. Redan år 1936 uppdrog järnvägsstyrelsen åt tvenne sakkunniga att verkställa dylik utredning. Den 1 november 1937 förelåg utredningen med förslag till reviderade tariffer m. m. I detta förslag togs hänsyn till den starka utvecklingen av bilismen och den konkurrens densamma erbjöd järnvägarna beträffande i främsta rummet godsbefordran å korta och medellånga avstånd. De sakkunniga anförde bland annat följande:

Beträffande härefter tariffernas lägen å längre avstånd, liggande utanför lastbilstrafikens verksamhetsområde, så skulle viss sänkning kunna ifrågasättas med hänsyn, dels till den höjning av penningvärdet i förhållande till dettas storlek vid den tidpunkt då förslag till 1929 års taxa utarbetades, som trots senaste tidens prisstegringar ännu är rådande, dels ock till den betydande omfattning, i vilken särskilda nedsättningar tillämpas å sagda avstånd, tydande på att taxan å dessa ligger väl högt. Då emellertid lättnad för statens järnvägar ej lämnats beträffande förräntningskravet, och då vidare behovet av särskilda nedsättningar kan bli reducerat i samband med godsindelningens revidering, ha vi ej funnit med givna direktiv förenligt att beträffande berörda avstånd föreslå andra nedsättningar, än som bli en följd av tariffschemas rationella utformning och tariffernas avvägning å kortare avstånd efter ett nytt läge i den allmänna fraktmarknaden. Även vid en så begränsad revidering av tarifferna i längre trafik komma emellertid dessa att i vissa hänseenden undergå till väsentligt minskade frakter ledande ändringar.

I annat sammanhang framhöllo de sakkunniga ytterligare härom följande:

Betydelsen av låga tariffer för långa avstånd till underlättande av varuutbytet mellan landets södra och norra provinser har av gammalt varit inseed i Sverige. Att vissa tariffsänkningar föreslagits även för längre avstånd står därför i full överensstämmelse med tidigare taxepolitik, och det är endast att beklaga, att det med hänsyn till finansiella förhållanden icke kunnat i detta hänseende föreslås allmänna och större sänkningar. Till den stimulerande verkan som en fraktsänkning i och för sig innebär, kommer vidare, att järnvägarna, främst beträffande längre avstånd, ha att räkna med konkurrens från sjöfarten.

År 1938 tillsattes en särskild kommitté med uppgift att utarbeta förslag till ny taxa för transporter av gods m. m. å statens järnvägar jämte tillhörande godsindelning. Kommittén framlade den 25 januari 1939 sitt förslag till ny godstaxa för statens järnvägar (SOU 1939: 3).

Kommitténs förslag innefattade ändringar såväl av reell ekonomisk innebörd som av formell art. Bland de förstnämnda märktes särskilt dels nykonstruktion av tariffschema, dels omflyttning av ett flertal godsslag i godsindelningen, innebärande i regel tariffhöjningar, och dels slutligen vissa smärre ändringar av fraktberäkningsbestämmelserna, gällande bland annat de särskilda avgifterna för befordring i uppvärmd och avkyld vagn, för befordring av fordon på egna hjul samt privata godsvagnar. Den av kommittén föreslagna taxeregleringen beräknades komma att medföra en kalkylatorisk inkomstminskning på i runt tal 3,9 milj. kronor. Ifrågavarande belopp fördelade sig på följande sätt:

	Ökning (+) resp. minskning (—) gentemot dittills- varande inkomster milj. kr.
Ändring av tariffernas byggnad inom områden, där starkare inverkan av allmänna fraktprisläget råder	— 3,4
utom nämnda områden	+ 0,3
Införande av 15-tonstariffer	— 1,4
Omflyttningar i godsindelningen m. m.	+ 0,6
Summa	— 3,9

I januari 1942 meddelade Kungl. Maj:t, att vad i ärendet förekommit icke skulle föranleda någon åtgärd, utan skulle det ankomma på järnvägsstyrelsen att, när förhållandena därtill kunde giva anledning, hos Kungl. Maj:t göra de framställningar i ärendet, som kunde anses påkallade.

Sedermera framlade järnvägsstyrelsen den 24 mars 1944 förslag till ny godstaxa för statens järnvägar. Beträffande kommitténs förslag till nykonstruktion av tariffschema ansåg styrelsen att förutsättningar i dåvarande läge saknades för erforderlig granskning och revision av förslaget. Den betydelsefulla frågan om de olika trafikslagens kostnader vore föremål för utredning genom av chefen för kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga. Denna utredning ansåges kunna föra till i praktiken användbara resultat först någon tid efter det att de allmänna prisnivåerna åter hunnit stabilisera sig. Beträffande en annan taxeläget påverkande huvudfaktor nämligen fraktnivån inom den allmänna transportmarknaden gällde ävenledes, att densamma sannolikt icke förrän några år framåt i tiden komme att intaga ett någorlunda fast läge. Vid sådana förhållanden nödgades järnvägsstyrelsen ställa sig avvaktande beträffande granskningen av taxekommitténs

förslag till nytt tariffschema. Nödvändigheten av att invänta en stabilisering av de ekonomiska förhållandena gjorde sig gällande även i vad angick flertalet av de föreslagna ändringarna i godsindelningen. Däremot fann sig styrelsen kunna taga positiv ställning till av kommittén framställda förslag om införande av allmänna 15-tonstariffer samt till vissa föreslagna mindre ändringar i fraktberäkningsbestämmelserna, vilka beräknades medföra en viss förenkling av expeditionsarbetet.

I huvudsaklig överensstämmelse med järnvägsstyrelsens förslag fastställde Kungl. Maj:t den 22 juni 1945 den nya godstaxan att gälla tills vidare från och med den 1 januari 1946.

I detta sammanhang bör nämnas, att frakterna från och med den 1 juli 1940 provisoriskt förhöjts med 10 0/0.

Norrandstariffen.

Redan på 1890-talet hade Norrlands behov av sänkta fraktsatser med hänsyn till de långa transportvägarna beaktats. I syfte att möjliggöra järnvägstransporter av vissa livsmedel och jordbruksprodukter till Norrland söder ifrån inrättades sålunda redan år 1895 den s. k. »norrandstariffen». Järnvägsstyrelsen beviljade då 25 0/0 nedsättning å statsbanornas andel i frakten för spannmål och mjöl på villkor, att frakt erlades för en sammanlagd väglängd av minst 800 km och för en vikt av minst 8 ton per vagn. Bestämmelsen om en minsta transportsträcka av 800 km kompletterades de närmast följande åren med områdesbegränsning till stationer norr och väster om Ånge och år 1900 till norr om Bollnäs. Vidare medgavs, att den nedsatta frakten vid 800 km finge tillämpas även för sändningar på kortare avstånd till nämnda stationer, om den bleve lägre än ordinarie frakt, vilket inträffade vid ungefär 500 km, och likaså vid transport till statsbanestationer söder om Bollnäs, så att frakten icke bleve högre än för transport till Bollnäs.

År 1901 utvidgades norrandstariffen till att omfatta även godsslagen kli, fodermjöl, rotfrukter, hö och halm. Följande år utsträcktes tariffen till godsslagen gryn av inhemska sädesslag, ärter och oljekakor. I detta skick gällde norrandstariffen till år 1914.

1907 års taxekommitté undersökte ingående de problem, som hörde samman med transporter av mjöl m. m. från södra Sverige till Norrland. Kommittén fann flera skäl av icke järnvägsekonomisk art, som talade för en ytterligare sänkning av norrandstariffen, så att det mesta möjliga av transporter skulle ske på järnväg i stället för med båt. Bland annat ansåg kommittén, att båttransport innebure nationalekonomiska förluster genom koncentrerings av transporter till hösten, lagring för vinterbehovet, ränteförluster och onödiga omlastningar. De järnvägsekonomiska fördelar, som

de nya transporter på järnväg kunde förväntas medföra, ansåg kommittén dock icke vara så stora, som man skulle kunna förmoda, då nämligen den behöfliga sänkningen av tariff läget måste föra med sig avsevärd inkomstminskning för redan förefintliga transporter, och då den nya trafiken på grund av de låga frakterna komme att lämna rätt lågt överskott. Järnvägsstyrelsen underkastade kommitténs förslag närmare undersökning och fann, att den nya norrlandstariffen skulle komma att medföra förluster för järnvägen, beroende bland annat på sänkningen av dittillsvarande frakter och på den beräknade ökade tomvagnsdragningen. Med hänsyn till den betydelse den föreslagna nya norrlandstariffen kunde beräknas få för den norrländska befolkningen och då förlusterna på denna trafik icke vore av avsevärd betydelse för statens järnvägars ekonomi, ansåg sig järnvägen dock böra tillstyrka att den infördes. Den nya norrlandstariffen fastställdes därefter av Kungl. Maj:t den 31 december 1913 att gälla från och med den 1 februari 1914.

De nya tarifferna, som tillämpades förutom på mjöl och spannmål även på potatismjöl, råg- och vetekli, fodermjöl, gryn av alla slag, ärter och oljekakor, gällde redan från och med 600 km — tidigare 800 km — och fick det utseende som framgår av efterföljande tablå. Som jämförelse har medtagits år 1914 gällande ordinarie fraktsatser för spannmål och mjöl samt den äldre norrlandstariffens fraktsatser.

Under det första världskriget och den därpå följande kristiden blevo norr-

Norrlandstariffen för spannmål och mjöl.

Öre per 100 kg.

Km	Spannmål			Nedsättning i % jämfört med		Mjöl			Nedsättning i % jämfört med	
	Ord. tar. 8 5 ton	Äldre norrl. tar. 8 ton	Nya norrl. tar. 10 ton	Ord. tar.	Äldre norrl. tar.	Ord. tar. 7 5 ton	Äldre norrl. tar. 8 ton	Nya norrl. tar. 10 ton	Ord. tar.	Äldre norrl. tar.
400	117	—	113	3	—	132	—	113	14	—
500	130	127	113	13	11	147	144	113	23	22
600	143	127	113	21	11	162	144	113	30	22
700	156	127	121	22	5	177	144	121	32	16
800	169	127	129	24	(— 2)	192	144	129	33	10
900	182	136	137	25	(— 1)	205	154	137	33	11
1 000	195	146	145	26	1	218	163	145	33	11
1 500	260	195	185	29	5	283	212	185	35	13
2 000	325	244	225	31	8	348	261	225	35	14

landstariffens fraktsatser höjda i proportion till de provisoriska ändringarna av motsvarande ordinarie fraktsatser. Ovan angivna relationer mellan ordinarie tariffer och norrlandstariffen kvarstodo därför oförändrade.

Norrlandstariffen av år 1914 omfattade icke godsslag hö och halm samt rotfrukter. För dessa godsslag bibehölls den äldre norrlandstariffen på oförändrade villkor. Den nedsättning på 25 %, som enligt norrlandstariffens bestämmelser beviljades, applicerades under kristiden efter det första världskriget på vederbörande ordinarie tariffer.

Transporterna av rotfrukter till Norrland voro på 1920-talet av ringa omfattning. Med hänsyn härtill och till att fraktsatserna i godstaxan av år 1930 på långa avstånd blevo sänkta i jämförelse med föregående taxas, ansågs en allmän fraktnedsättning för rotfrukter till Norrland icke längre vara behöfvlig.

Beträffande hö och halm blevo år 1923 i godstaxan införda lägre tariffer (tariff 10 respektive 11) för större laster än 5 ton per vagn — minsta vikten per vagn sattes i relation till den använda vagnens golvyta. Dessa tariffer voro lägre än norrlandstariffen, vilken sålunda förlorade sin betydelse för hårdpressad vara. Denna tariffering bibehölls sedan i 1930 års godstaxa med i stort sett genomgående sänkningar av fraktsatserna även för 5-tons sändningar.

År 1923 infördes i ordinarie godstaxan en lägre tariff för spannmål, nämligen tariff 9, gällande för en minsta vikt per vagn av 10 ton.

I sitt år 1925 framlagda förslag till ny godstaxa förordade järnvägsstyrelsen, att i stället för gemensam (special-) tariff för spannmål och mjöl skillnad i tariffavseende skulle göras mellan den omalda och malda spannmålen. Som skäl härför anfördes bland annat, att den malda spannmålen betingade ett pris, som var minst 50 % högre än priset på omald vara. Järnvägsstyrelsen ansåg tariff 9 A (vid minst 10 ton per vagn) lämplig för omalen spannmål. För malen spannmål föreslogs tariff 8 A (10 ton).

Den sålunda föreslagna och år 1930 införda tariff 9 A för spannmål motsvarade på långa avstånd ungefär norrlandstariffens fraktsatser. Beträffande spannmål blev på grund härav norrlandstariffen i fortsättningen utan betydelse.

För mjöl skulle norrlandstariffens slopande ha inneburit en frakthöjning för transporter till Norrland. Ur järnvägesekonomiska synpunkter ansågs, att en dylik höjning skulle ha varit väl motiverad. Tariff 9 A inkluderade på långa transportavstånd icke nämnvärt större bidrag till järnvägarnas fasta kostnader, än som erhöles vid transport enligt tariff 8 A på de kortare avstånd, över vilka mjölet i regel måste transporteras på järnväg i kombination med sjötransport till norrländsk hamn. Från näringsorganisationernas sida framfördes dock önskemål om att fraktförhöjningen för mjöl och gryn för Norrlands vidkommande borde undvikas. Med anledning härav intogs

på järnvägsstyrelsens förslag i godstaxan en bestämmelse om att tariff 9 A skulle tillämpas för mjöl och gryn på avstånd över 700 km.

I nedanstående tablå över fraktsatserna framgår norrlandstariffens läge i förhållande till de gamla ordinarie fraktsatserna och till de nya, från och med den 1 oktober 1930 gällande.

Norrlandstariffen och ordinarie tariffer för spannmål och mjöl vid tiden omkring oktober 1930.

Öre per 100 kg.

Km	Ordinarie fraktsatser före 1 okt. 1930		Norrlands-tariffen (av år 1914) 10 ton	Ordinarie fraktsatser från och med 1 okt. 1930			
	Spannmål tar. 9 10 ton	Mjöl tar. 7 5 ton		Spannmål		Mjöl	
				Tar. 8 A—9 A 10 ton	+ el. — mot norrl.tar. el. gamla ord. tar.	Tar. 8 A—9 A 10 ton	+ el. — mot norrl.tar. el. gamla ord. tar.
1	2	3	4	5	6	7	8
400	205	280	234	187	— 18	225	— 9
500	229	310	234	205	— 24	241	+ 7
600	252	340	234	223	— 11	241	+ 7
700	275	370	250	241	— 9	241	— 9
800	299	400	266	259	— 7	259	— 7
900	322	426	282	277	— 5	277	— 5
1 000	346	452	298	295	— 3	295	— 3
1 500	463	582	378	385	+ 7	385	+ 7
2 000	580	712	458	475	+ 17	475	+ 17

Efter den nuvarande godstaxans ikraftträdande den 1 januari 1946 kunna även 15-tons tariffer komma till användning vid transporter av förestående varuslag, varvid ernås en viss sänkning av frakterna.

Godstaxans nuvarande byggnad.

Som tidigare omnämnts har Kungl. Maj:t den 22 juni 1945 fastställt ny godstaxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar att gälla från och med den 1 januari 1946.

I godstaxan ingå dels tariffeschemat och dels godsindelningen, vilken senare anvisar de tariffer, som skola tillämpas vid fraktberäkningen av olika varuslag. I fraktberäkningshänseende skiljes mellan följande slag av gods: a) vagnslastgods, b) styckegods, c) paketgods, d) expressgods samt e) resgods.

Befordring av sistnämnda båda godsslag, express- och resgods, betraktas icke som egentlig godstrafik utan anses tillhöra persontrafiken, och i överensstämmelse härmed äro fraktberäkningsbestämmelserna för dessa godsslag

intagna i persontrafiktaxan. Till den egentliga godstrafiken höra sålunda endast vagnslastgods, styckegods och paketgods, av vilka de två förstnämnda äro de ojämförligt viktigaste. Dessa båda godsslag, vagnslastgods och styckegods, kunna befordras endera som fraktgods eller ilgods. I sistnämnda fallet, då befordringen sker snabbare än då det gäller fraktgods, beräknas högre frakt än vid befordring som fraktgods.

För vagnslastgods ställes i regel en särskild vagn till avsändarens förfogande, som han själv har att lasta, medan övrigt gods inlämnas å järnvägarnas expeditiönsställen och magasin, varefter järnvägen ombesörjer inlastningen. Det s. k. värdetariffsystemet gäller (med visst undantag) för vagnslastgods men ej för övrigt gods. Den princip, som kommit till uttryck i värdetariffsystemet, innebär att ett varuslag, som »tål frakten» bättre än ett annat, också skall betala den högre frakten. Det är värdet av transporten eller godsets befordring från en plats till en annan som prissättes. Vanligen är det så, att ett dyrare varuslag lättare kan bära en viss frakt än ett billigare. Därför har också värdetariffsystemet ofta fått den innebörden, att det företrädesvis är ett varuslags pris som motiverar den högre eller lägre tariff-sättningen.

Fraktberäkningen för *vagnslastgods som fraktgods* är beroende av om frakt betalas för minst 2,5, 5, 10 eller 15 ton per vagn eller för en vikt motsvarande 95 % av vagnens bärighet (full vagn). För 2,5 ton finnes endast en tariff, alltså förekommer där ingen värdetariffiering. För övriga vagnslaster om 5, 10 och 15 ton samt »full vagn» finnas respektive 6, 9, 10 och 3 olika tariffer — bortsett från vissa special- och undantagstariffer — till vilka de skilda varuslagen hänföras alltefter deras förmåga att »tåla frakt». Tarifferna äro angivna i form av en tabell upptagande fraktsatser per 100 kg för olika avstånd. I tabellen är tariff 3 avsedd för 2,5 tons vagnslastsändning, medan tarifferna med högre ordningsnummer (till och med 14), för vilka frakt utgår med successivt fallande belopp, tillämpas för större vagnslaster. Frakten beräknas med stöd härav för lastens verkliga vikt avrundad till närmast högre 100-tal kg och för närmast högre i tariffen angivet avstånd. Dessa senare äro under 100 km angivna för jämna kilometertal med lägsta avstånd 10 km, för avstånd 101—200 km för jämna femtal och över 200 km för jämna tiotal kilometer.

Om gods tillhörande olika tariffer lastas tillsammans i en vagn, gäller den huvudbestämmelsen, att fraktberäkningen sker efter det gods, som är högst tarifferat och efter vagnslastens hela vikt. S. k. deltariffiering eller fraktberäkning efter den för varje i sändningen ingående godsslag angivna tariffen får emellertid äga rum, om sändningen icke omfattar gods, som inlämnas till befordring för flera trafikanters räkning med avsändaren som yrkesmässig förmedlare. Sistnämnda villkor gäller dock icke för en godssändning, som omfattar gods tillhörande samma huvudgrupp i godsindelningen.

För *vagnslastgods som ilgods* finnas endast 3 tariffer, nämligen för respektive 2,5, 5 och 10 ton per vagn och oberoende av vilket varuslag sändningen innehåller.

För *fraktstyckegods* finnas dels två vanliga tariffer avseende sändningar under 500 kg respektive å minst denna vikt (tarifferna 1 och 2 i ovan nämnda tabell för fraktgods), dels en specialtariff för s. k. småfraktgods, avseende sändningar med en vikt om högst 55 kg. De förstnämnda två tarifferna äro uppbyggda analogt med vagnslastgodstarifferna och angiva alltså för olika avstånd fraktsatserna per 100 kg. Vid fraktberäkning enligt dessa tariffer avrundas den verkliga vikten till närmast högre 10-tal kg. Minsta fraktdragande vikt utgör 60 kg.

Tariffen för *småfraktgods* är förbunden med villkoret, att frakten erlägges på avsändningsstationen. Avgifterna äro angivna i kronor per sändning med fraktdragande vikt om högst 22, 33, 44 och 55 kg. Denna tariff är icke i lika mån som vagnslasttarifferna och övriga styckegodstariffer ansluten till avstånden, utan tariffen är uppbyggd med endast 13 kilometerzoner sålunda att avgiften är lika för avstånd upp till 60 km, därefter mellan 61 och 100, 101 och 150 km etc.

För *ilstyckegods* finnas två tariffer för sändningar med en fraktdragande vikt understigande 500 kg respektive minst 500 kg. Frakt erlägges för minst 30 kg.

Tariffen för *paketgods* anger avgiften i kronor per kolli vägande högst 3, 3,1—5, 5,1—10, 10,1—15 samt 15,1—20 kg med viss modifiering för kolli med 51—150 kubikdecimeters rymd. Tariffen är uppbyggd med endast 11 avståndszoner.

För *resgods* och *expressgods* anger tariffen avgiften för varje påbörjat 10-tal kg och för 20 avståndszoner, vartill kommer en inskrivningsavgift av 70 öre per sändning för resgods och 70 öre per 10 kg för expressgods, dock minst 1 krona 40 öre per sändning. Fraktberäkningen är i övrigt lika för resgods och expressgods med den skillnaden att 25 kg resgods befordras mot endast inskrivningsavgift.

Förutom dessa direkta fraktberäkningar enligt tariffer för olika godsslag och befordringssätt innehåller godstaxans textavdelning ett flertal fraktberäkningsbestämmelser i olika avseenden, av vilka här endast de viktigaste skola omnämnas.

Beträffande vagnslastgods angiva tarifferna fraktsatserna för befordring i öppen vagn. Om godset befordras i sluten vagn antingen på grund av föreskrift därom för godsslaget i fråga eller på grund av avsändarens begäran, beräknas ett tillägg med 5 % för de högre och 10 % för de lägre tarifferna. Om godset av samma orsaker befordras i öppen vagn och under täckning med presenning, beräknas för de lägre tarifferna ett tillägg med 5 % av frakten.

Närbesläktade med bestämmelserna om täckningsavgift äro föreskrifterna om fraktens beräkning, när gods befordras i uppvärmd eller avkyld vagn. I båda fallen beräknas för vagnslastgods en särskild vagnsavgift med 11, 16:50 eller 22 kronor för avstånd om högst 200, 201—600 eller över 600 km och dessutom för uppvärmning av vagnen 20 % tillägg på frakten och vid isning av vagnen en avgift av 6:60 kronor per begynnande 100 km, dock minst 19:80 kronor.

Godstaxans bestämmelser medgiva vissa lättnader för s. k. lättfördärvligt ilgods. Dyligt gods, som omfattar bland annat färsk fisk, färskt kött, vissa grönsaker och frukt, får befordras som ilgods mot en relativt obetydlig förhöjning på 10 eller 20 %. Även för s. k. återgående emballage gälla vissa icke obetydliga fraktlindringar. Å andra sidan innehåller godstaxan bestämmelser om särskild högre avgift, där det anses påkallat med hänsyn till de olägenheter och det merarbete transportererna förorsaka trafiken. Sådana bestämmelser avse bland annat explosiva varor, dyrbarheter, gods av stort omfång eller stor längd, gods som fordrar särskild skyddsvagn till säkerhet för annan last, samt skrymmande gods. Beträffande det sistnämnda innehåller taxan en särskild förteckning över vilka godsslag som anses som skrymmande, och för dessa beräknas vid befordring som styckegods ett tillägg på vikten med 50 %.

Enligt instruktionen för järnvägsstyrelsen kunna *individuella fraktnedsättningar* medgivas, när de äro förenliga med järnvägens ekonomiska intressen. Även järnvägstrafikstadgan innehåller bestämmelser om dylika fraktnedsättningar. I § 6 av nämnda stadga föreskrives sålunda,

att en av järnvägsförvaltning medgiven fraktnedsättning skall gälla för alla, som fullgöra de för nedsättningen fastställda villkoren,

att — med undantag för nedsättningar för välgörande eller offentliga ändamål samt tillfälliga nedsättningar i persontrafik — varje ändring av befodringsavgifterna eller av villkoren för deras tillämpning skall kungöras dels i Post- och Inrikes tidningar, dels å av ändringen berörda stationer samt

att nedsättning, som icke beviljats för bestämd tid, icke skall upphöra att gälla, förrän viss tid — minst två månader — förflutit, efter det beslutet om dess upphävande på föreskrivet sätt kungjorts.

Nu nämnda individuella fraktnedsättningar äro särskilt beträffande vagnslastgods av betydande omfattning. Sålunda kan nämnas, att under senaste fredsåret, 1938, omkring 40 % av den totala godsmängden å statens järnvägar befodrart vagnslastgods, exklusive lapplandsmalm, kom i åtnjutande av sådan fraktnedsättning. Under sagda år behandlade järnvägsstyrelsen 2 617 ärenden angående fraktnedsättning. Sådan beviljades i 1 872 fall, av vilka 335 berörde Norrland.

Av förestående redogörelse för järnvägsgodstaxan framgår, att fraktberäkningen för en godstransport icke uteslutande grundar sig på de av transpor-

terna föranledda kostnaderna. Redan förefintligheten av värdetariffsystemet för vagnslastgods som fraktgods visar, att fraktberäkningen icke står i relation till kostnaderna för detta trafikslag. Som exempel kan anföras att frakten för en 10-tons vagnslast mjöl, som befordras 300 km, utgör 223 kronor, medan samma transport av cement endast drager 121 kronor i frakt. Järnvägarnas kostnader för transporten äro i båda fallen lika. Frågan om förhållandet mellan fraktberäkningen och järnvägarnas självkostnader kommer att närmare beröras under kapitel 6.

Statens järnvägars inkomster av godstrafik.

I nedanstående tablå har sammanställts statens järnvägars fraktinkomst åren 1938 och 1944 med fördelning å olika trafikslag i syfte att belysa dessas storleksordning. Någon jämförelse mellan de båda årens siffror är däremot icke möjlig på grund av bland annat det pågående förstatligandet av enskilda järnvägar. Lapplandsmalmtrafiken har icke medtagits i denna och efterföljande sammanställningar.

Statens järnvägars inkomst av godstrafik fördelad på trafikslag åren 1938 och 1944.

	Fraktinkomst i 1 000-tal kronor	
	År 1938	År 1944 ¹
Expressgods	268	601
Paketgods	5 756	11 153
Ilstykkegods	5 419	15 292
Ilgods i vagnslaster	739	3 634
Fraktstykkegods t. o. m. 50 kg ...	5 687	8 636
» över 50 kg	20 051	41 896
Fraktgods i vagnslaster	73 420	224 796
Levande djur	626	1 311
Summa avgiftspliktigt gods utom lapplandsmalm	111 966	307 319

¹ Inkl. provisorisk förhöjning.

Den största inkomstposten hänför sig som synes till fraktgods i vagnslaster. I efterföljande tablå har inkomsten därav fördelats å olika varugrupper. I siffrorna ingå jämväl de enskilda järnvägarnas andelar vid samtrafik med statens järnvägar, medan i ovan lämnade sifferuppgifter endast statens järnvägars andel av samtrafiken ingår.

Fraktinkomst av il- och fraktgods i vagnslaster, fördelad efter varugrupper, åren 1938 och 1944.

	Fraktinkomst i 1 000-tal kronor	
	År 1938	År 1944
Livsmedel	14 534	38 463
Vitbetor	756	3 285
Foder- och gödslingsmedel	4 578	13 777
Trävaror	12 978	49 659
Pappersmassa, papper	8 224	18 538
Järn och stål	12 541	25 114
Andra metaller, maskiner m. m. ...	6 088	11 005
Textil- och lädervaror	1 139	4 041
Oljor	3 527	8 585
Kemikalier m. m.	3 316	9 569
Cement, tegel, glas	6 932	14 853
Sten, grus, kalk	3 274	10 176
Malmer (exkl. lapplandsmalm) ...	3 023	6 942
Stenkol, träkol, torv	8 503	18 886
Övriga varor	5 029	30 307
Summa	94 442¹	263 200²

¹ Härav 20 283 tkr., som utgöra enskilda järnvägars andel i samtrafik med S.J.
² Dito 34 570 tkr.

De ur inkomstsynpunkt viktigaste godsslagen utgöras sålunda av livsmedel, trävaror samt järn och stål.

I detta sammanhang kan det vara av intresse att nämna huru trafikinkomsterna av vagnslastgods fördelas å olika tariffer:

Fraktinkomst av il- och fraktgods i vagnslaster, fördelad på tariffer, åren 1938 och 1944.

	Fraktinkomst i 1 000-tal kronor	
	År 1938	År 1944
Ilgods	41	1 185
Explosiva varor I kl.	308	118
Tariff 3	5 768	12 069
» 4	2 130	5 885
» 5	3 668	6 555
» 5 A	3 378	11 104
» 6	737	2 121
» 6 A	4 016	8 333
» 7	1 446	3 726

	Fraktinkomst i 1000-tal kronor	
	År 1938	År 1944
Tariff 7 A	5 853	11 898
» 8	1 251	4 458
» 8 A	2 027	7 409
» 9	1 206	3 334
» 9 A	7 986	22 829
» 10	7 345	17 060
» 11	12 640	33 528
» 12	14 624	52 083
» 13	13 938	31 904
» 14	3 083	7 617
Exporttariffer för järn o. maskiner ..	322	659
» » papper	39	912
Undantagstariffer med Norge och Danmark	1 300	396
Diverse tariffer	1 336	18 017
Summa	94 442	263 200
Härav: ordinarie tariffer t. o. m. 14	61 951	192 309
nedsättningstariffer t. o. m. 14	29 494	50 907
övriga tariffer	2 997	19 984

I ögonen fallande är den betydelse de billigaste tarifferna äga för inkomstgivningen. Sålunda föll år 1938 över 12 milj. kronor på envar av tarifferna 11—13.¹ Tillhopa representerade tarifferna 11—14 en inkomst år 1938 om icke mindre än 44,3 milj. kronor eller omkring 47 % av all inkomst av vagnslastgodstrafik. Motsvarande procenttal för år 1944 uppgick till likaledes 47 %. Av stor betydelse äro även tarifferna 9 A och 10¹, vilka år 1938 tillhopa lämnade en inkomst om drygt 15 milj. kronor. På tariff 3, som tillämpas å sändningar om 2,5 ton och är den högsta vagnslastgodstariffen, kommo förkrigsåret 1938 närmare 6 milj. kronor. På exporttariffer för järn och stål samt papper kommo sistnämnda år 361 000 kronor, samt å vissa undantagstariffer med Norge och Danmark 1,3 milj. kronor.

År 1938 hänförde sig icke mindre än 29,5 milj. kronor eller nästan en tredjedel (31,2 %) till nedsättningstariffer, medan 65,6 % kommo på ordinarie tariffer och resten 3,2 % på övriga tariffer. Krigsåret 1944 hänförde sig däremot endast 19,3 % av all inkomst av vagnslastgodstrafik till nedsättningstariffer mot 73,1 % till ordinarie tariffer och 7,6 % till övriga tariffer.

¹ Som exempel å användningen av de olika tarifferna må nämnas, att tarifferna 9 A och 10 tillämpas för bland annat spannmål, mjöl och gryn, vissa fodervaror, träfiberplattor, papp och billigare papper i vagnslaster om 10 och 15 ton, samt tarifferna 11—13 för vissa råoljor, rundvirke, pappersved, sågade trävaror, trämassa, stenkolk, koks, träkol, kalk, cement, tegel, gödslingsmedel, billigare fodermedel, järnmalm, järn och stål i 10 och/eller 15 tons vagnslaster respektive i fulla vagnslaster.

Någon fördelning av fraktinkomsterna å olika transportavstånd står numera icke att erhålla ur statens järnvägars årsberättelse. I nedanstående tablå meddelas emellertid vissa uppgifter härom, hämtade ur järnvägsstyrelsens förut omnämnda utredning av år 1937 och avseende år 1935.

Fraktgods i vagnslaster år 1935, fördelade efter transportavstånd.

Km	Fraktinkomst		Befordrad godsmängd	
	1 000-tal kr.	%	1 000-tal ton	%
1— 50	7 060	12,6	3 465	40,7
51—100	4 978	8,9	1 288	15,1
101—200	10 120	18,0	1 585	18,6
201—400	14 318	25,5	1 265	14,9
401—700	12 537	22,4	652	7,7
över 700	7 066	12,6	254	3,0
Summa	56 079 ¹	100	8 509 ²	100

¹ Härtill för tariff 3 om 2,5 tons sändningar samt diverse övriga tariffer 5 828 tkr.
² Härtill för tariff 3 om 2,5 tons sändningar samt diverse övriga tariffer 596 000 ton.

Av ovan redovisade 56 milj. kronor i fraktinkomst av vagnslasttrafik hänförde sig sålunda omkring 20 milj kronor eller 35 % till transportavstånd över 400 km, medan motsvarande befordrade godsmängd allenast utgjorde omkring 11 %.

Norrlands järnvägsfrakter.

I syfte att närmare belysa storleksordningen av de frakter, som belasta norrlandstransporterna vid jämförelse med de transporter å statens järnvägar, vilka icke beröra Norrland, och för att klarlägga de olika särdrag, som i övrigt känneteckna ifrågavarande norrlandstransporter, har norrlandskommittén låtit verkställa en undersökning av 1938 års järnvägstransporter i vagnslaster på Norrland.

Grundmaterialet för undersökningen utgöres av ett å järnvägsstyrelsens statistiska kontor befintligt hålkortsbestånd, vilket upptar viktmängd och fraktbelopp (inklusive enskilda järnvägars fraktandel i samtrafik, sålunda hela den frakt som trafikanten erlagt), varuslag fördelade å 70 olika varugrupper, avsändnings- respektive bestämmelsestation samt befordringssträcka, vilken dock i samtrafik endast avser väglängden å statens järnvägar.

Resultaten av undersökningen äro för detaljbelysning i geografiskt hänseende fördelade på tretton olika bandelar, vilka överensstämna med den

gångse gruppering, som förekommer i statens järnvägars periodvis publicerade vagnslaststatistik. För de sydligt belägna bandelar, som ligga inom såväl Svealand som Norrland, ha dock medtagits endast de avsändnings- respektive bestämmelsestationer, som ligga inom Norrland.

I och för nämnda detaljbelysning ha resultaten inom de olika bandelarna specificerats på sådana stationer, där trafiken är särskilt koncentrerad. De olika bandelarna och de specificerade stationerna framgå av följande förteckning.

Bandel nr	Omfattar följande järnvägslinjer ¹	Specificerade stationer
1	Haparanda gränsen—(Boden), Karungi—Övertorneå ...	—
2	Luleå—Vassijaure gränsen Gällivare—Malmberget Gällivare—Koskullskulle Gällivare—Jokkmokk	Boden, Gällivare, Malmberget, Ki- runa, Luleå
3	(Boden)—Vännäs, Älvsbyn—Piteå, Bastuträsk—Skelleftehamn övre, Vännäs—Holmsund	Skellefteå, Skelleftehamn, Umeå
4	(Jörn)—Arvidsjaur, (Hällnäs)—Storuman, (Forsmo)—Hoting, Arvidsjaur—Hoting, Arvidsjaur—(Jokkmokk)	Arvidsjaur, Lycksele
5	(Vännäs)—(Långsele), Mellansel—Örnsköldsvik	Örnsköldsvik, Nyåker
6	Långsele—(Bräcke)	—
7	Ånge—(Sundsvall)	Johannisberg
8	(Ånge)—Storlien gränsen, Östersund—(Hoting)	Östersund
9	(Bollnäs)—(Orsa), (Brunflo)—(Mora), Sveg—Hede	Sveg
10	(Ånge)—Bollnäs, Ljusdal—(Hudiksvall)	Bollnäs, Alby
11	(Långsele)—Härnösand, Härnösand—(Gävle)	Sundsvall, Hudiksvall, Härnösand, Ljusne
12	Gävle—(Uppsala)	Gävle
13	(Bollnäs)—(Krylbo), Kilafors—(Söderhamn)	Storvik

¹ Att en station är placerad inom parentes betyder, att den anses tillhöra annan järnvägslinje.

Bland järnvägstransporterna till och från Norrland förekomma i stor utsträckning sådana, som äro kombinerade med sjötransport och vilka alltså icke i och för sig avspegla den verkliga fraktkostnad som belasta ifrågasvarande godsslag. Dessa järnvägstransporter ha skett till och från sådana norrländska kustorter, som äga järnvägsförbindelser. För att icke resultaten

av undersökningen skola bliva vilseledande, ha de järnvägstransporter, som gått till och från dessa kustorter, särhållits. Till sådana kustorter ha från norr räknats: Haparanda, Luleå, Piteå, Skellefteå, Ursviken, Skelleftehamn, Umeå, Holmsund, Örnsköldsvik, Härnösand, Sundsvall, Hudiksvall, Iggesund, Söderhamn, Stugsund, Ljusne och Gävle. Från grundmaterialet ha uteslutits transporter av lapplandsmalm liksom även av bolidenmalm till Rönnskär på grund av deras speciella och dominerande karaktär.

För att i första hand belysa storleken av de järnvägsfrakter, som beröra transporter till och från Norrland, redovisas i det följande de totala godsmängder, med motsvarande fraktbelopp, som befordrats till Norrland från andra järnvägsstationer än ovanstående kustorter eller från Norrland till sådana järnvägsstationer.

Undersökningen omsluter följande totala godsmängder och fraktbelopp:

	Godsmängd tusen ton	Fraktbelopp tusen kr.	Fraktbelopp kr. per ton
Transporter			
till Norrland			
från norrländska kustorter	405,4	2 531	6,24
• övriga järnvägsstationer	1 520,7	17 789	11,70
Summa till Norrland	1 926,1	20 320	10,55
från Norrland			
till norrländska kustorter	554,7	2 494	4,50
• övriga järnvägsstationer	1 423,3	15 422	10,84
Summa från Norrland	1 978,0	17 916	9,06
Hela SJ vagnslasttrafik (utom lapplands- och bolidenmalm) år 1938 utgjorde	9 491,4	93 910	9,89

Transporterna till och från kustorterna visa som synes särskilt låga fraktbelopp per ton och kunna icke vara av något direkt värde för bedömning av den relativa storleken å de frakter, som Norrland får erlagga, enär som ovan nämnts hänsyn härvidlag även måste tagas till de supplementära sjöfrakterna. För övriga transporter visar ovanstående sammanställning, att för transporter till Norrland genomsnittsfrakten med 1 krona 81 öre överstiger motsvarande frakt för hela SJ-trafiken. För transporter från Norrland utgör skillnaden 95 öre per ton.

De förestående fraktbeloppen för vagnslastgodset måste betraktas som maximibelopp, enär i dem båda ingå ett visst svårbestämbart dubbelräknat belopp. Transporterna till Norrland omfatta nämligen även sådana, som av-

sänts till norrländska stationer från andra norrländska stationer, och dessa transporter äro även redovisade bland transportererna från Norrland.

Fraktbeloppen ställa sig självfallet mycket olika för de norra och södra delarna av Norrland. För att belysa detta förhållande lämnas följande sammanställning över genomsnittsfrakterna för de olika bandelarna, givetvis med utslutande av kustortstrafiken.

Bandel	Genomsnittsfrakt, kronor per ton, för transporter	
	till vidstående bandel i Norrland	från vidstående bandel i Norrland
1	18,79	18,25
2	28,29	12,07
3	27,33	19,17
4	25,21	16,08
5	23,01	21,08
6	18,27	11,57
7	10,46	16,87
8	14,31	8,37
9	17,24	11,27
10	11,81	14,35
11	6,93	6,93
12	9,26	7,72
13	7,47	9,35

För att erhålla en klarläggande bild av strukturen hos trafiken på Norrland är det nödvändigt att göra en viss specificering av trafiken på olika huvudgrupper av varuslag, då man därigenom får belyst sammansättningen av trafiken till respektive från Norrland. I en tablå på omstående sida ha för de olika huvudgrupperna sammanställts dels godsmängderna från och till Norrland, dels genomsnittsfrakterna i kronor per ton.

Det största intresset tilldrar sig gruppen livsmedel, som omfattar såväl animaliska varuslag (fisk, kött, mjölk, smör, ost etc.) som vegetabiliska (spannmål, mjöl, rotfrukter, frukt, specier, drycker etc.). Transporterna till Norrland dominera självfallet här, och dessa visa en exceptionellt hög genomsnittsfrakt.

Gruppen foder- och gödslingsmedel redovisar stora transporter från norrländska stationer, vilket sammanhänger med produktionen vid Ljungaverk m. fl. industrier. Differensen hos genomsnittsfrakten beror delvis därpå att densamma för »hela SJ» påverkas av de kortväga transportererna av vitbetsmassa i södra Sverige, vilka draga ner denna genomsnittsfrakt.

Huvudgrupp	Tusen ton			Genomsnittsfrakt, kronor per ton		
	till Norrländ	från Norrländ	hela SJ	till Norrländ	från Norrländ	hela SJ
A Livsmedel	138,1	38,1	824,7	32,38	20,58	18,83
B Foder- o. gödslingsmedel	57,4	72,9	555,2	14,22	13,25	8,25
C Bränslevad	8,1	7,3	17,3	1,98	2,60	4,16
D Pappersved, gruvstötter	218,2	134,0	516,3	3,12	3,02	4,87
E Rundvirke	65,2	55,6	246,4	4,59	6,08	6,51
F Sågade och bilade trävaror	134,6	125,7	741,6	4,99	12,65	9,84
G Pappersmassa	144,7	127,6	326,3	4,69	7,12	7,01
H Papper	38,5	73,5	382,7	12,26	21,81	15,52
I Järn och stål	112,7	90,6	1 083,1	15,87	14,77	11,58
J Andra metaller, maskiner m. m.	32,4	13,0	257,9	36,17	24,46	23,61
K Oljor	32,8	16,5	258,0	22,77	18,18	13,67
L Kemikalier m. m.	36,1	46,3	211,9	26,04	23,07	15,65
M Cement, tegel, glas	94,0	49,4	651,7	15,50	6,92	10,64
N Sten, grus, kalk	87,7	100,0	583,1	6,86	5,67	5,61
O Matm (utom lapplands- och bolidenmalm)	109,3	89,9	480,0	6,11	7,20	5,18
P Träkol	63,6	160,1	254,8	11,98	15,98	13,83
R Stenkol, torv	23,0	113,5	1 096,8	6,78	5,42	4,54
S Samlastningsgods	19,9	1,0	98,5	33,22	10,00	29,94
T Övriga varor	104,4	108,3	905,1	6,98	9,62	6,79

Bränslevad transporterades under närmaste åren före kriget endast i obetydliga mängder på järnväg. De transporter till Norrländ, som här redovisas, voro sådana som nästan uteslutande skedde inom Norrländ, vilket framgår därav att praktiskt taget samma godsmängd förekommer som transport från norrländska stationer. Genomsnittsfrakterna för Norrländs vidkommande äro här lägre än för »hela SJ», vilket visar att detta varuslag går längre sträckor i södra och mellersta Sverige än i Norrländ.

Transporterna av pappersved till Norrländ avse massafabrikerna dels i Jämtland samt dels i Storvik och framförallt Marmaverken och Iggesund. Fraktbelastningen är här, helt naturligt för övrigt, gynnsammare än för övriga Sverige.

Beträffande gruppen sågade och bilade trävaror avse transporterna till Norrländ sådana för export sjöledes där vissa stationer å ostkustbanan stå som bestämmelsestation. Strängt taget borde dessa transporter hänförs till sådana, för vilka viss kustort är angiven som bestämmelsestation. Transporterna från Norrländ av sågade trävaror avse huvudsakligen förbrukningen inom Sverige och uppvisa något högre genomsnittsfrakt än för samtliga transporter inom »hela SJ». För pappersmassa och papper torde i stort sett gälla

samma förhållande beträffande redovisningen av transportererna för export respektive inhemsk förbrukning.

Gruppen järn och stål omfattar plåt, valsjärn, tråd, gjutgods, redskap och manufaktur. Genomsnittsfракten är för denna grupp liksom för gruppen andra metaller, maskiner m. m. icke obetydligt högre än för transportererna inom övriga Sverige. Avsevärt ogynnsammare äro dessa genomsnittsfракter för oljor och kemikalier liksom för byggnadsindustriens materialier, cement, tegel och glas.

De högre genomsnittsfракterna för transportererna till och från Norrland bero självfallet bland annat på de längre transportavstånden. Delvis bero de också på de individuella nedsättningar som järnvägsstyrelsen enligt vad ovan nämnts äger befogenhet medgiva i statens järnvägars ekonomiska intresse. Dessa nedsättningar beviljas företrädesvis när fråga är om konkurrens från andra samfärdsmedel, i främsta rummet från lastbilarna. Denna konkurrens är mera framträdande i södra och mellersta Sverige än i Norrland, varför sistnämnda landsända i detta hänseende befinner sig i en relativt ogynnsammare ställning. De längre transportavstånden torde dock utgöra den väsentliga orsaken till de högre genomsnittsfракterna. För att belysa detta förhållande meddelas följande uppgifter angående godsmängdens och fraktbeloppens fördelning å olika avstånd.

Avstånd km	Till Norrland		Från Norrland		Hela SJ	
	tusen ton	%	tusen ton	%	tusen ton	%
Godsmängd						
1— 50	409	26,9	327	23,0	3 227	34,0
51— 100	335	22,0	253	17,8	1 360	14,3
101— 200	243	16,0	209	14,7	1 930	20,3
201— 400	165	10,8	215	15,1	1 648	17,4
401— 600	123	8,1	122	8,6	668	7,0
601— 800	76	5,0	130	9,1	330	3,5
801—1 000	65	4,3	108	7,6	169	1,8
över 1 000	105	6,9	59	4,1	159	1,7
Summa	1 521	100,0	1 423	100,0	9 491	100,0
Fraktbelopp	tusen kr.	%	tusen kr.	%	tusen kr.	%
1— 50	1 191	6,7	1 066	6,9	11 657	12,4
51— 100	1 475	8,3	1 195	7,7	7 960	8,5
101— 200	1 763	9,9	1 621	10,5	16 168	17,2
201— 400	2 213	12,4	2 812	18,2	24 225	25,8
401— 600	2 750	15,5	2 166	14,1	14 719	15,7
601— 800	2 070	11,6	2 465	16,0	8 475	9,0
801—1 000	2 112	11,9	2 294	14,9	4 599	4,9
över 1 000	4 215	23,7	1 803	11,7	6 107	6,5
Summa	17 789	100,0	15 422	100,0	93 910	100,0

Av den procentuella fördelningen av godsmängderna å olika avståndsintervaller framgår, att det först är på avstånd över 400 km som norrlandstransporterna överväga i jämförelse med övriga transporter.

Kap. 6. Sänkning av järnvägstaxorna för långa godstransporter.

Såsom framgår av den i kapitel 5 lämnade historiken uppmärksammades redan tidigt behovet av låga fraktsatser för järnvägstransporter på långa avstånd. Emellertid blev det efter hand nödvändigt för järnvägarna att taga ökad hänsyn till den växande konkurrensen från motorfordonstrafiken på korta och meddellånga avstånd, varvid företagsekonomiska synpunkter ansågos lägga hinder i vägen för fraktlättnader för de långa avstånden. Det förtjänar här erinras om den provisoriska taxereglering, som trädde i tillämpning den 1 januari 1934. Vad angår styckeagodstarifferingen frigjordes taxeringen i regel från beroende av varuslaget (värdetarifferingen). För erhållande av viss anpassning till fraktkostnaden inom motorfordonstrafiken byggdes de nya tarifferna »raka», d. v. s. med lika tillägg per km väglängd upp till 300 km. På avstånd upp till cirka 200 km inträdde härvid en taxesänkning, som i genomsnitt uppgick till omkring 25 % men för vissa varor i större styckeagodssändningar å avstånd om 50 à 100 km uppgick till omkring 50 %. På avstånd över omkring 300 km genomfördes icke någon mera betydande genomsnittlig sänkning av taxenivån för styckeogods. Beträffande vagnslastgodset innebar 1934 års provisoriska taxereform en sänkning av de högsta tarifferna, dock endast inom för lastbilkonkurrens mera starkt utsatta avstånd. I jämförelse med vissa tidigare gällande tariffer inträdde härvid sänkningar av fraktsatserna på avstånd upp till 500 km.

Motorfordonstrafiken har sålunda i taxepolitiskt hänseende i så måtto påverkat järnvägarna, att dessa — förutom att de tvingats i viss utsträckning frångå värdetarifferingsprincipen — ansett sig icke kunna genomföra en ur samhällsekonomiska synpunkter önskvärd starkare nedsättning i godstaxorna med växande transportavstånd. Denna utveckling på taxepolitikens område har särskilt drabbat Norrland med dess behov av långväga transporter. Härtill kommer, att de särskilda fraktnedsättningar för Norrland, som alltsedan år 1895 tillämpades i fråga om vissa betydelsefulla livsmedel, delvis försvunnit i och med ikraftträdandet år 1930 av ny järnvägstaxa. Genom dessa numera slopade nedsättningar (»norrlandstariffen») hade statsmakterna på sin tid tagit positiv ställning till frågan om specialtariffer för tillgodoseende av det norrländska behovet av lägre fraktkostnader.

Den förskjutning inom järnvägstaxorna för godstransporter, som sålunda successivt skett och som inneburit att de långa transportererna kommit i en ur trafikantsynpunkt ogynnsam ställning, har ej motsvarats av en liknande utveckling i fråga om järnvägarnas självkostnader. Som redan framhållits är själva begreppsbestämningen för självkostnad ett invecklat problem, som har varit föremål för ett flertal utredningar. I Sverige behandlades denna fråga mera ingående av 1907 års taxekommitté, som uppställde den s. k. minimitariffen, vilken i tarifforn angav för olika transportavstånd den föränderliga kostnaden per viktenhet. Med föränderlig (direkt, rörlig) kostnad har därvid avsetts den kostnadsökning, som uppstår vid en inom vissa gränser hållen trafikökning. Det förutsattes alltså, att trafikökningen icke blir så stor, att den medför ökning av de eljest fasta kostnaderna, exempelvis utbyggnad av järnvägsanläggningarna, husbyggnader, dubbelspår o. d.

Till belysande av det nu anförda lämnas följande sammanställning, hämtad ur järnvägsstyrelsens förutnämnda utredning 1937 och avseende år 1936.

	Brutto- inkomst milj. kronor	Direkta kostnader milj. kronor	Bidrag till fasta kostnader	
			milj. kronor	i % av di- rekta kost- nader
Person- och posttrafik	84,7	56,1	28,6	51
Fraktstycke-gods	23,4	18,5	4,9	26
Paket- och ilgods	11,5	9,4	2,1	22
Vagnslastgods	67,9	26,9	41,0	152
Summa godstrafik	102,8	54,8	48,0	88

Som framgår av de ovan anförda siffrorna äro de överskott, som uppstå av de olika trafikslagen sedan de direkta kostnaderna täckts, mycket varierande. Vagnslastgodset lämnar det procentuellt största bidraget och paket- och ilgodstrafiken det minsta. Då någon allmängiltig och sakligt motiverad regel icke kunnat uppställas för täckandet av de för samtliga trafikslag gemensamma fasta kostnaderna, torde det företrädesvis vara hänsynen till allmänna trafikpolitiska synpunkter, som bestämt huruvida det ena eller andra trafikslaget fått bidraga mer eller mindre till de fasta kostnaderna.

Jämförelser mellan bruttoinkomster och direkta kostnader för skilda trafikslag kunna även anställas beträffande olika transportavstånd. I omstående tablå redovisas inkomster, direkta kostnader samt bidraget till de fasta kostnaderna för vagnslastgodstrafiken vid statens järnvägar år 1935 på grundval av uppgifterna i järnvägsstyrelsens utredning av år 1937. Beräk-

ningen, som skett medelst i samma utredning meddelade minimitariffer, giver följande resultat.

Km	Ton	Inkomster tkr	Direkta kostnader tkr	Bidrag till fasta kostnader		
				tkr	i % av dir. kostnader	kr. per ton
1— 50	3 753 474	8 095	4 823	3 272	68	0,87
51—100	1 329 544	5 708	2 917	2 791	96	2,10
101—200	1 654 851	11 603	5 096	6 507	128	3,93
201—400	1 377 156	16 417	6 048	10 369	171	7,53
401—700	718 403	14 375	4 617	9 758	211	13,58
över 700	298 111	8 102	2 899	5 203	179	17,45
Summa	9 131 539	64 300	26 400	37 900	144	4,15

Minimitarifferna för vagnslastgods äro olika för olika stora vagnslaster: 2,5, 5, 10 och 15 ton. De äro även beroende av andra förutsättningar, rörande tomdragning, framförande i fjärr- eller lokalgodståg, i ång- eller elektriskt drivna tåg, i öppen eller slutna vagn etc. För det fortsatta resonemanget angives nedan som konkret exempel 10-tons tariffen för socker och fodermedel såväl enligt gällande taxa, ordinarie tariff 6 A respektive 9 A, som enligt 1938 års taxekommittés förslag, tariff A 10 respektive C 10, samt motsvarande minimitariff för slutna vagn och normal tomdragning enligt av sistnämnda kommitté gjorda beräkningar.

Km	Gällande tar. 6 A	Före- slagen tar. A 10	Minimi- tariff	Bidrag till fasta kostnader vid		Sistnämnda utgör av minimitariffen vid	
				tar. 6 A	tar. A 10	tar. 6 A %	tar. A 10 %
Öre per 100 kg							
10	22	22	18	4	4	22	22
50	49	43	29	20	14	69	48
100	82	68	37	45	31	122	84
200	148	119	53	95	66	179	125
400	280	221	73	207	148	284	203
600	344	323	94	250	229	266	244
800	380	359	114	266	245	233	215
1 000	416	395	135	281	260	208	193
1 500	506	485	186	320	299	172	161
2 000	596	575	236	360	339	153	144

Km	Gällande tar. 9 A	Föreslagen tar. C 10	Minimitariff	Bidrag till fasta kostnader vid		Sistnämnda utgör av minimitariffen vid	
				tar. 9 A	tar. C 10	tar. 6 A %	tar. C 10 %
Öre per 100 kg							
10	22	20	18	4	2	22	11
50	49	39	29	20	10	69	34
100	80	63	37	43	26	116	70
200	123	105	53	70	52	132	98
400	187	170	73	114	97	156	133
600	223	212	94	129	118	137	126
800	259	248	114	145	134	127	118
1 000	295	284	135	160	149	119	110
1 500	385	374	186	199	188	107	101
2 000	475	464	236	239	228	101	97

Nedanstående jämförelse mellan de minimitariffer, som konstruerats av 1938 års taxekommitté på grundval 1936 års trafik och driftskostnadsförhållanden, samt nu gällande tariffer för olika stora sändningar utvisar, att tarifferna för korta avstånd ligga icke oväsentligt lägre än nyssnämnda minimitariffer åtminstone vad angår sändningar om 2,5 och 5 ton:

Jämförelse mellan gällande tariffer¹ och av 1938 års taxekommitté beräknade minimitariffer. Öre per 100 kg.

Km	Sändning om 2,5 ton		Sändning om 5 ton		Sändning om 10 ton		Sändning om 15 ton	
	Minimitariff	Gällande tar. 3	Minimitariff	Gällande tar. 9	Minimitariff	Gällande tar. 10	Minimitariff	Gällande tar. 13
10	64	31	33	26	17	22	11	16
20	72	40	37	34	19	28	13	20
30	80	49	41	41	22	33	15	23
40	87	58	45	49	24	39	17	27
50	95	67	50	55	27	44	19	30
60	99	76	52	60	28	49	21	33
70	104	85	55	65	30	54	22	36
80	109	94	57	70	31	59	23	39
90	113	103	60	75	33	64	24	42
100	118	112	62	80	34	69	25	45
150	141	157	75	102	42	85	31	57
200	164	202	87	123	49	101	37	69
300	195	292	104	156	59	130	44	90
400	225	382	121	187	68	156	51	108
500	256	457	137	217	78	174	58	126
600	287	532	154	247	88	192	66	144
700	318	586	171	277	97	210	73	162
800	348	640	187	307	107	228	80	180
900	379	694	204	337	116	246	87	198

¹ Exkl. nu tillämpad provisorisk förhöjning.

Av de förut återgivna sammanställningarna framgår, att de nuvarande tarifferna äro så konstruerade, att det procentuella bidraget till de fasta kostnaderna är lägst beträffande de kortväga transportavstånden samt tillväxer med stigande avstånd för att nå sitt maximum omkring 400 km. Därpå sjunker procentalet med växande avstånd, men ligger dock för avstånd över 400 km genomsnittligt icke oväsentligt högre än å avstånd under 400 km.

Att järnvägstaxan för korta avstånd blivit fastställd så lågt i förhållande till minimitarifferna, som framgår av förestående sammanställningar, har av såväl järnvägsstyrelsen som 1938 års taxekommitté ansetts vara berättigat ur järnvägsekonomisk synpunkt. Det har hänvisats dels till att minimitariffer konstruerade enligt det av 1907 års taxekommitté definierade merkostnadsbegreppet icke längre kunde anses äga obetingad giltighet, sedan järnvägarna förlorat sin tidigare monopolställning på landkommunikationernas område, och dels till att den förlust järnvägarna skulle få vidkännas om all kortväga trafik avleddes till motortrafiken ansåges bliva större än den förlust som eventuellt skulle uppstå om taxorna komme att ligga lägre än järnvägarnas självkostnader. Sålunda har järnvägsstyrelsen i ett utlåtande den 1 april 1927 bland annat anfört följande:

Av anförda data och av de av styrelsen i övrigt i frågan företagna undersökningarna framgår, att de i styrelsens förslag av år 1925 angivna tarifferna för styckegods och även vissa högre vagnslasttariffer icke numera kunna motsvara de hastigt förändrade förhållandenas krav. De föreslagna tarifferna upptaga i delvis betydande utsträckning avgifter, som äro högre än de, vilka numera allmänt fordras i yrkesmässigt bedriven lastbilstrafik. En nedskärning av järnvägarnas taxeläge i närtrafik framstår då som nödvändigt. Vid bedömande av hur stor nedskärning lämpligen bör företagas, har man att taga ett flertal förhållanden i betraktande och härvid främst storleken av järnvägarnas respektive bilarnas kostnader för trafikens ombesörjande på olika avstånd.

Ingendera av dessa kostnader kan exakt bestämmas. Vid bedömandet av järnvägarnas kostnader har man att i förevarande fall räkna med den kostnadsbesparing, som kan uppnås vid en trafikminskning. Ifrågavarande besparing är, särskilt beträffande styckegods, icke stor, då ju järnvägarna redan äga materiella resurser för trafikens besörjande och då tågplanen i regel icke kan reduceras, även om största delen av närtrafiken faller bort. För järnvägarna kan det därför ur ekonomisk synpunkt vara berättigat att vid uppkommande konkurrens sänka tarifferna även under den gräns, som markeras av de s. k. minimitarifferna. Vid bedömandet av biltrafikens självkostnader har man att räkna dels med de kostnader, som kalkyleringsvis framkomma, och dels med de avgifter, som den yrkesmässiga biltrafiken faktiskt uttager.

De utredningar, som blivit verkställda i syfte att finna, dels vilken minsta tariffnedsättning kräves för att om möjligt till järnvägarna återvinna trafik, som avletts till bilarna, och i varje fall hindra en fortsatt snabb övergång, och dels vilken största tariffnedsättning kan vara förenlig med järnvägarnas ekonomiska intressen, äro så omfattande och komplicerade, att de icke lämpligen kunna här framläggas. Sådana utredningar hava emellertid verkställts, och det förslag till sänkning av vissa tariffer, som i denna skrivelse angives, är grundat på utredningsresultaten.

Tariff 3, vilken på korta avstånd är den tariff, enligt vilken huvuddelen av fraktstycke-gods taxeras, har härvid befunnits kunna sänkas till ett så lågt läge, att lastbilstrafiken i regel och bortsett från de allra kortaste avstånden icke torde kunna erbjuda för trafikanterna gynnsammare fraktkostnader. Även avgifterna enligt de högre stycke-godstarifferna 1 och 2 ha kunnat högst betydligt sänkas. Det har dock med hänsyn till det önskvärda tariff-läget för längre avstånd ej varit möjligt att sänka avgifterna ned till samma låga nivå, som föreslås för tariff 3. De högsta stycke-godstarifferna komma därför att alltjämt, åtminstone i vissa stationsrelationer, upptaga högre avgifter än som uttagas i genomsnitt för allt gods vid befordran med lastbil.

Den sänkning av taxorna på korta avstånd järnvägsstyrelsen i detta sammanhang föreslog förväntades av styrelsen icke komma att föranleda en fortgående nedgång i statens järnvägars avkastning utan fastmer, om ock kanske ej under de första åren, så dock på längre sikt verka i för järnvägarna förmånlig riktning. Styrelsens uppfattning kunde ock uttryckas så, att styrelsen motsåge en större inkomstminskning, därest tarifferna bibehölls vid ungefär dåvarande taxeläge i närtrafik, än om en sänkning genomfördes. Bilkonkurrensens inträde hade under alla förhållanden minskat försättningarna för en lönande järnvägstrafik på korta håll. Genom en anpassning efter de nya förhållandena sökte styrelsen reducera de genom bilkonkurrensen inträdna förlusterna till de minsta möjliga.

I bästa samklang med det av järnvägsstyrelsen i förevarande skrivelse gjorda uttalandet angående möjligheterna att fastställa tariff-lägen, liggande under de s. k. minimitarifferna, utan att detta behöver medföra ogynnsamma järnvägsekonomiska verkningar, står ett flertal uttalanden av 1938 års järnvägstaxekommitté beträffande minimitarifferna och deras värde för praktisk tariffpolitik. Bland annat har denna kommitté framhållit följande.

I själva verket kunna de kostnader, som enligt de av förenämnda taxekommitté uppställda principerna betecknades som *merkostnader*, icke betraktas som sådana i egentlig mening utan torde snarare vara att betrakta som på visst trafikslag fallande *delkostnader* av de som föränderliga ansedda kostnaderna. Genom en fördelning av de föränderliga kostnaderna proportionellt mot den under undersökningsåret befintliga trafiken erhåller man icke något uttryck för de i praktiken förekommande kostnadsändringarna vid en måttlig ökning respektive minskning av trafiken. Det är ju till exempel tydligt, att en reduktion av stycke-godstrafiken, antag med 10 %, icke — relativt sett — föranleder någon nämnvärd besparing av driftkostnaderna.

De på anfört hittills vanligt sätt beräknade minimitarifferna kunna därför sedan lång tid tillbaka ej få tillskrivas någon utslagsgivande betydelse för tariff-lägenas fastställande, och när kommittén det oaktat låtit verkställa en revidering av de minimitariffer, som beräknats och framlagts av järnvägsstyrelsens utredning, är det under uttryckligt framhållande av att desamma icke motsvara de merkostnader, som i verkligheten uppstå i samband med viss trafikökning. Sålunda behöver vid något särskilt av de oändligt många skiftande trafikfallen ett tariff-läge, förlagt till och med betydligt under dessa teoretiska minimitariffer, icke medföra driftförlust, och likaledes kan även en allmän tariff å visst avstånd understiga minimitariffen utan att medföra sådana konsekvenser.

Även om minimitarifferna i föreliggande skick icke ansetts längre kunna, under trycket av konkurrensen från motorfordonstrafiken, upprätthållas såsom grundval för järnvägarnas taxesättning, kan detta dock enligt norrlandskommitténs mening icke frångå de ovan gjorda jämförelserna mellan järnvägarnas inkomster, direkta kostnader och bidrag till fasta kostnader sitt värde för en bedömning av frakternas relativa belastning på olika transportavstånd.

Enligt de lämnade uppgifterna omslöt vagnslasttrafiken år 1935 å avstånd över 400 km en godsmängd motsvarande ungefär 11 % av hela den ifrågasvarande trafiken. Järnvägarnas inkomster av denna mera långväga trafik utgjorde 22,5 milj. kronor, medan de direkta kostnaderna beräknats uppgå till 7,5 milj. kronor. Det inkomstöverskott av omkring 15 milj. kronor, som framkom på detta sätt, motsvarade närmare 40 % av det totala nettot. Av dessa siffror torde få anses framgå, att de mera långväga transportererna äro belastade med en oproportionerligt stor andel av järnvägarnas fasta kostnader. Detta förhållande accentueras ytterligare om man tager i betraktande att den till grund för beräkningen liggande driftkostnadsanalysen för år 1935 sedermera i åtminstone ett väsentligt avseende blivit föråldrad, nämligen såvitt gäller banelektrifieringens återverkan på järnvägarnas direkta kostnader för transportarbetet. Även om det för närvarande endast genom detaljerade kostnadsundersökningar låter sig göra att någorlunda exakt fastställa de merkostnader vid elektrisk tågdrift, som uppstå vid viss trafikökning, torde det dock vara obestridligt att dessa avsevärt understiga dem, som förekomma vid ångdrift och varmed i huvudsak räknades förutnämnda år 1935. Särskilt på långa transportavstånd där de s. k. terminalkostnaderna spela en relativt oväsentlig roll har man anledning räkna med betydligt lägre merkostnader för trafikökningen. Från år 1935 till år 1945 ökade statens järnvägars elektrifierade banlängd från 2 435 km till 4 666 km eller från 32,4 till 39,9 % av den trafikerade väglängden respektive år. Banelektrifieringens betydelse är dock vida större än som framgår av dessa siffror, enär de elektrifierade linjerna äro betydligt trafikstarkare än övriga linjer. Sålunda omslöt den elektriska driftformen 64,7 % av 1935 års transportarbete, mätt i bruttonkm, mot 83,9 % år 1945.

Norrlandskommittén har i det föregående sökt belysa den stora belastning som transportkostnaderna innebära för näringslivet och befolkningen i Norrland. Såsom kommittén understrukit i kapitel 4 ha transportkostnadernas storlek i hög grad bidragit till svårigheterna för denna landsdel att inhämta det försprång som sydligare landsdelar erhållit på grund av äldre bosättning och tidigare utvecklade näringsliv. En sänkning av transportkostnaderna på de långa avstånden skulle utan tvivel kunna få stor betydelse för främjande av näringslivets utveckling i Norrland. Av den före-

gående historiken framgår också, att redan 1907 års järnvägstaxekommitté givit uttryck åt den samhällsekonomiska innebörden av sänkta tariffer för den långväga godstrafiken.

Även ur rent järnvägsekonomiska synpunkter kunna skäl anföras för en allmän taxesänkning beträffande de långa avstånden. En dylik skulle otvivelaktigt medföra ökad trafik, vilket innebure ett förbättrat utnyttjande av det i järnvägsanläggningarna bundna kapitalet. Erfarenheterna under de senaste krigsåren visa med önskvärd tydlighet den stora trafikkapacitet järnvägarna besitta, i synnerhet de elektrifierade linjerna. Åtgärder, som kunna vara ägnade att även under mera normala förhållanden höja utnyttjandet av denna järnvägarnas trafikkapacitet torde därför böra vidtagas. Även den tekniska utvecklingen inom järnvägsväsendet synes, såsom nyss framhållits, enligt kommitténs mening tala för en utjämning av taxorna för långa och korta avstånd.

Kommittén har vid sina utredningar ej kunnat undgå att uppmärksamma att för närvarande vissa tariffer inom närtrafiken till följd av bilkonkurrensen sänkts så mycket, att det icke kan anses uteslutet att de ligga under järnvägarnas självkostnader, varvid följaktligen en viss subvention av ifrågasvarande trafik äger rum på bekostnad av den mera långväga trafiken. Även om bilkonkurrensen såsom järnvägsstyrelsen i sitt ovan citerade uttalande år 1927 framhållit »minskat förutsättningarna för en lönande järnvägstrafik på korta håll», bör detta förhållande enligt norrlandskommitténs mening icke stå hindrande i vägen för en eljest samhälleligt önskvärd och genom den tekniska utvecklingen möjliggjord allmän sänkning av fraktsatserna på långa avstånd. I den mån en taxenedsättning å korta avstånd befunnits påkallad med hänsyn till konkurrens från motorfordonstrafiken, synes härav föranledd inkomstminskning icke böra täckas genom en belastning av övrig trafik utan böra föranleda avskrivning av järnvägskapitalet eller annan anordning med motsvarande syfte.

I detta sammanhang kan förtjäna erinras, att den omständigheten att konkurrensen från motorfordonens sida varit relativt mindre framträdande på långa avstånd, såsom framgår av det föregående, även haft den verkan, att de norrländska företagen icke i lika stor utsträckning som andra kunnat betinga sig individuella fraktnedsättningar. Sådana kunde eljest synas så mycket mer motiverade för Norrlands del, som den omfattande tomvagnsdragningen i den norrländska trafiken härigenom skulle kunna utnyttjas. Även dessa förhållanden torde böra ihåggkommas vid bedömandet av taxesättningen för godstransporter i Norrland.

På grund av vad ovan anförts synes det norrlandskommittén angeläget att frågan om en generell sänkning av de nuvarande taxorna på långa avstånd omedelbart blir föremål för övervägande från statsmakternas sida. Kommittén, som verkställt en del alternativa beräkningar angående effekten av

en dylik taxesänkning, har närmast stannat för en nedsättning av det nuvarande taxeläget å avstånd 700 km och däröver. Av taxetekniska skäl har kommittén tänkt sig, att en viss sänkning skulle tillåtas inträda redan för transportavstånd över 400 km och sedermera växa successivt intill 700 km. För ett transportavstånd om 550 km skulle följaktligen taxesänkningen uppgå till hälften av den som föreslås för avstånd från och med 700 km.

En sänkning av järnvägstaxorna kan med bestämdhet antagas medföra en trafikökning för järnvägarna. Minskade transportkostnader äro, såsom framhållits i kapitel 4, ägnade att stimulera näringslivet på olika sätt. En sådan ekonomisk uppblomstring måste i sin tur leda till en allmänt ökad livaktighet även på kommunikationernas område. För järnvägarnas del skulle sålunda den inkomstminskning, som i och för sig skulle kunna beräknas uppstå på grund av sänkta taxor, åtminstone på längre sikt helt eller delvis motvägas av inkomstökningen på den utvidgade trafiken (efter avdrag av utgifterna för denna).

Med hänsyn till svårigheterna att förutsäga den trafikökning, som komme att föräntledas av en tariffsänkning, göras i det följande vissa alternativa antaganden om denna ökning. Även den driftskostnadsökning, som skulle uppstå i samband med trafikökningen, är emellertid mycket vansklig att bedöma. I den efterföljande kalkylen har som utgångspunkt tagits de driftekonomiska uppgifter, som återfinnas i järnvägsstyrelsens ovan omnämnda utredning av år 1937. Även med kännedom om de olika meningar, som rått beträffande den principiella innebörden i begreppet direkta kostnader, och om att 1942 års järnvägskostnadsutredning torde ägna uppmärksamhet åt denna fråga, har norrlandskommittén dock ansett sig kunna bygga det fortsatta resonemanget på förenämnda uppgifter i järnvägsstyrelsens utredning. Tillräcklig anledning synes icke föreligga att antaga, att kommande resultat av den pågående kostnadsutredningen mera väsentligt skola rubba de slutsatser, som nedan erhållas, i all synnerhet som kommittén icke syftar längre än till att söka angiva ungefärliga storleksordningen av de förändringar i statens järnvägars ekonomi, som en tariffsänkning på långa avstånd kan förväntas medföra.

I denna kalkyl har kommittén alternativt räknat med en allmän taxesänkning på långa avstånd med respektive 10 %, 15 % och 20 %. Följande alternativ ha sålunda varit föremål för undersökning:

Alternativ	Tariffsänkning procent	Trafikökning procent
1	10	10
2	10	20
3	15	10
4	15	20
5	15	30
6	20	20
7	20	30
8	20	40

En omräkning av inkomster och direkta kostnader för vagnslasttrafiken under de åtta olika alternativen har givit följande resultat. Härvid har förutsetts, att sänkningen av tarifferna inträder vid 401 km och ökas successivt till 700 km, varefter sänkningen uttages till sitt fulla belopp, respektive 10 %, 15 % och 20 %. Detta innebär alltså, att den genomsnittliga sänkningen inom avståndsintervallet 401—700 km endast uppgår till halva sänkingsbeloppen eller respektive 5 %, 7,5 % och 10 %.

	1935 års trafik ¹	Tariffsänkning								
		10 %	10 %	15 %	15 %	15 %	20 %	20 %	20 %	
		Trafikökning								
		10 %	20 %	10 %	20 %	30 %	20 %	30 %	40 %	
Tusen ton	657	723	788	723	788	854	788	854	920	
Inkomst tkr	15 290	15 137	16 513	14 296	15 596	16 895	14 673	15 902	17 125	
Kostnad tkr	5 208	5 729	6 250	5 729	6 250	6 770	6 250	6 770	7 291	
Netto tkr	10 082	9 408	10 263	8 567	9 346	10 127	8 424	9 131	9 839	
Ökning eller minskning av nettot, tkr		— 674	+ 181	— 1 515	— 736	+ 45	— 1 658	— 951	— 243	

¹ Avser hela trafiken å avstånd över 700 km samt halva trafiken å avstånden 401—700 km.

Av de anförda siffrorna framgår, att en tariffsänkning med 20 % och en trafikökning med likaledes 20 % sannolikt skulle medföra en nettoinkomstminskning av omkring 1,7 milj. kronor. Antages trafikökningen däremot komma att uppgå till 30 % eller 40 %, nedbringas nettoinkomstminskningen till 1,0 respektive 0,2 milj. kronor. Nu nämnda kalkylatoriska belopp för nettoinkomstminskningen torde emellertid bliva ännu lägre, om hänsyn jämväl togs till vad ovan sagts beträffande banelektrifieringens gynnsamma inflytande på kostnadsökningen vid växande trafik.

Mot det anförda resonemanget skulle den invändningen kunna riktas, att det förhållandet icke i nödig mån beaktats, att trafiken på Norrland, som i stor omfattning beröres av här ifrågavarande förslag, under normala tider är

belastad med en tomdragningsbörda, som överstiger det medeltal, som gäller för statens järnvägar i deras helhet. Man skulle därför ha anledning räkna med andra merkostnader än de ovan för år 1935 gällande, vilka endast innesluta kostnader för den normala genomsnittliga tomdragningen. Kommittén har emellertid med sitt förslag åsyftat och räknat med, att en allmän tariffsänkning å berörda medellånga och långa avstånd för Norrlands vidkommande dels skall gälla i båda riktningarna och dels kommer att i det långa loppet medföra en trafikökning, som är ägnad att eliminera de särdrag, som hittills kännetecknat järnvägstrafiken på Norrland, och skänka den en struktur som i högre grad än hittills sammanfaller med den övriga trafikens på statens järnvägar (bortsett givetvis från den under senare år på grund av bränsletransporterna omvända transportrörelsen).

I det föregående ha beräkningarna, såsom angivits, grundats på 1935 års vagnslasttrafik och kostnadsförhållanden. Om man skulle taga krigsåren till utgångspunkt, skulle uppenbarligen erhållas andra resultat. Huru förhållandena framdeles komma att gestalta sig, är vanskligt att bedöma. I brist på annan lämplig utgångspunkt har kommittén därför funnit sig böra räkna med förkrigstidens siffror. De resultat som därvid framkommit anser kommittén i princip kunna godtagas jämväl vid den situation, som kan väntas inträda, när järnvägstrafiken om några år åter väntas komma att erhålla en mera normal karaktär, även om trafikvolymen därvid kommer att väsentligen överstiga 1935 års.

Förestående kalkyler avse enbart vagnslasttrafiken. Beträffande paket-, il- och fraktstycke-godstrafiken vill det synas som om beräkningen av de direkta kostnaderna och principerna härför vore föremål för större menings-skiljaktigheter och i sig själv erbjuder större svårigheter att bemästra. Man torde emellertid vara berättigad räkna med att den merkostnad, som uppstår i samband med viss trafikökning, särskilt med hänsyn till de långa transportavstånd det här är fråga om och till de driftskostnadsreduktioner, som uppstå vid elektrisk drift, relativt sett blir av mindre betydelse än motsvarande vid vagnslasttrafik. Kommittén tvekar på den grund icke att föreslå att den ifrågasatta allmänna tariffsänkningen utsträcker att gälla jämväl för paket-, il- och fraktstycke-gods.

Vad så angår bestämmandet av den procentsats, med vilken tarifferna på långa transportavstånd böra sänkas, har norrlandskommittén vid val mellan olika alternativ stannat för att förorda en sänkning med 20 % från och med 700 km. I anslutning till vad förut anförts bör på avstånd mellan 400 och 700 km tillämpas viss nedsättning efter glidande skala. Nu angivna sänkning synes kommittén såväl ur norrländsk behovssynpunkt önskvärd som ur järnvägsekonomisk synpunkt välbefogad. Sänkningen skulle visserligen, med utgående från förhållandena före kriget samt vid oförändrad trafik — ett

sådant antagande kan dock endast ha teoretiskt intresse — medföra en kalkylatorisk inkomstminskning för vagnslast- samt paket-, il- och fraktstyckegods med tillhoppa omkring 4 milj. kronor men skulle, på längre sikt, med hänsyn till sannolikheten av att taxenedsättningen komme att leda till en avsevärd trafikökning av allt att döma stanna vid en bråkdel av detta belopp. Samtidigt som sänkningen vore ägnad att förbilliga fraktkostnaderna på långa avstånd, skulle den sålunda enligt kommitténs förmenande icke behöva medföra några alltför ogynnsamma ekonomiska verkningar för statens järnvägar. Om sänkningen, såsom finnes skäl att antaga, kommer att resultera i utvidgning och nyetablering av industriella företag i Norrland, kunna statens järnvägar uppenbarligen härigenom tillföras väsentligt ökade fraktinkomster.

Kommitténs överväganden ha själfallet från början inriktats på spörsmålet att åstadkomma en tariffreform för tillgodoseende av de norrländska behoven av sänkta fraktkostnader. Som framgår av det föregående har emellertid den kalkylatoriska behandlingen av problemet utsträckt att gälla statens järnvägars totala godstrafik på längre avstånd. Kommittén kan icke finna några bärande skäl som tala mot ett sådant utsträckande av en allmän tariffsänkning. Vad tidigare sagts om disproportionen mellan fasta och rörliga kostnader för olika långväga trafik giver i och för sig stöd åt en dylik uppfattning.

När norrlandskommittén här uttalat sig för en fraktnedsättning för transporter på långa avstånd, har detta skett utan att kommittén därmed tagit principiell ståndpunkt till sättet för bestämmandet av begreppet självkostnader och konsekvenserna härav för taxesättningen. Det synes önskvärt, att dessa problem, till den del de icke behandlas av 1942 års järnvägskostnadsutredning, snarast bliva föremål för ingående undersökning i särskild ordning och att de av kommittén framlagda synpunkterna beaktas vid denna undersökning. Härvid torde man även komma in på sådana grundläggande frågor som i vad mån transporter på korta avstånd i fortsättningen böra utföras av järnvägarna — åtminstone där icke ens de direkta kostnaderna bliva täckta, kan lämpligheten därav ifrågasättas — samt om icke vid den långväga trafiken antalet uppehåll mer än hittills bör begränsas till ett fåtal större stationer, till vilka övrig trafik anslutes genom lokal järnvägs- eller bildrift. En annan principfråga, som lämpligen bör upptagas i förevarande sammanhang, gäller vilka krav som böra ställas på förräntning av järnvägskapitalet samt i vad mån bristande förräntning exempelvis i fråga om korta avstånd bör täckas genom avskrivning eller på annat sätt. Då det av allt att döma måste räknas med att en ganska lång tid måste förflyta innan en sådan allmän principutredning, som här avsetts, kan leda till praktiska resultat, anser kommittén de i det föregående framställda förslagen i fråga om nedsättning av frakttaxorna för långa avstånd böra genomföras utan avvaktan härpå.

Kap. 7. Tillämpning av virtuella tariffavstånd för godstransporter i Norrland.

Då norrlandskommittén i kapitel 1 lämnat en redogörelse för olika faktorer, som förtjäna beaktande vid bedömandet av kommunikationsförhållandena i Norrland, har kommittén bland annat försökt ge en belysning av den glesa bebyggelsen och de stora avstånden i denna landsdel. Enligt här återgivna siffror för år 1940 uppgick antalet invånare per km² land till allenast 4,6 i Norrland mot 31,6 i övriga riket. Räknat per km² produktiv mark utgjorde motsvarande antal respektive 8,3 och 38,9. I ej agglomererade landskommuner voro bosatta 73,7 % av den norrländska befolkningen, och befolkningstätheten per km² land belöpte sig i dessa kommuner till 3,6 invånare. I övriga riket voro 48,5 % av befolkningen bosatta i ej agglomererade landskommuner och uppgick den genomsnittliga tätheten i dessa till 16,3 invånare per km² land. Om man ser på förhållandena i de särskilda norrlandslänen, finner man, att antalet invånare per km² produktiv mark år 1940 utgjorde 17,9 i Gävleborgs län, 13,9 i Västernorrlands län, 5,1 i Jämtlands län, 6,6 i Västerbottens län och 5,3 i Norrbottens län. Den ringa befolkningstäthet, som sålunda utmärker alldeles särskilt de tre sistnämnda norrlandslänen, har för de där verkande ekonomiska företagen bland annat den konsekvensen att, om de för avsättning av sina varor förutsättas vilja nå en viss befolkningsmängd, varorna genomsnittligt måste transporteras väsentligt längre sträckor för att nå konsumenterna. Transportkostnaderna bliva i relation härtill högre för de norrländska företagen än för företag av motsvarande storlek söderut, vare sig nu dessa merkostnader stanna på företagen själva, med försämrad konkurrensförmåga som konsekvens, eller de kunna överflyttas på konsumenterna. I detta sammanhang må erinras om den i kapitel 1 berörda undersökningen i fråga om kostnaderna för transporter från grossistort till respektive avsättningsorter.

Även i ett annat hänseende är glesbebyggelsen i Norrland ägnad att indirekt medverka till höjning av transportkostnaderna. Redan en blick på kartan ger vid handen att i södra och mellersta Sverige järnvägssystemet i geografiskt hänseende, om man undantager vissa delar av Värmland och Dalarna, erhållit strukturen av sammanhängande nätmaskor av relativt likartad storleksordning. Härigenom äga de flesta mera betydande befolkningcentra inbördes järnvägsförbindelser, som med få undantag — företrädesvis betingade av de större sjöarnas prohibitiva belägenhet — stå i en ej alltför avvikande relation till de verkliga avstånden (fågelvägen) eller de mera

direkta landsvägsavstånden mellan dessa. Sålunda förekomma här ytterst få järnvägslinjer av typen »blindtarmar» (exempelvis linjen Stockholm—Nynäshamn), i regel kunna nyssnämnda orter nås järnvägsledes utan omvägar av »hästskoform». Järnvägssystemet i Norrland däremot karakteriseras av ett antal blindtarmar av icke oväsentlig betydelse, nämligen förbindelse-linjerna mellan norra stambanan och de nordliga kuststäderna. Trafiken mellan dessa kuststäder inbördes blir därför till övervägande del av dylik hästskoform. Även inom det övriga norrlandsnätet förekommer i stor omfattning, på grund av att maskorna i nätet äro avsevärt mycket större än i södra och mellersta Sverige, dylik hästskotrafik. Som ett typiskt exempel på sistnämnda slag av trafik kan nämnas den som sker mellan Hudiksvall och Ljusdal å ena sidan och Sveg med närbelägna stationer å andra sidan. Det järnvägsnät, som står den norrländska befolkningen till buds, erbjuder följaktligen icke på långt när samma möjligheter att begagna sig av järnvägsförbindelserna som i det övriga Sverige. Detta har sin yttersta grund däri, att den glesa bebyggelsen i Norrland föranlett ett relativt långsammare tempo för järnvägsnätets utbyggande.

De ökade transportkostnader, som glesbebyggelsen i Norrland och särskilt i de nordligaste länen medför, utgör en svår belastning för näringslivet och befolkningen i dessa områden. Det synes kommittén angeläget, att en utjämning härutinnan sker i förhållande till landet i övrigt. Bland åtgärder, som kunna ifrågakomma för vinnande av detta syfte, har kommittén stannat för att föreslå, att för Norrlands vidkommande införas fingerade tariffavstånd, beräknade genom en viss reducering av de verkliga geografiska avstånden. I det följande användes beteckningen *virtuella tariffavstånd* för dylika på nämnt sätt reducerade avstånd. Då frakterna böra beräknas på dessa reducerade avstånd, skulle konsekvensen av förslagets genomförande bli, att transportkostnaderna på detta sätt komme att nedbringas. Redan i detta sammanhang må emellertid uppmärksammas, att frakterna givetvis icke, på grund av tariffsystemets uppbyggnad, komme att reduceras i samma proportion som avstånden. Innebörden av här åsyftade anordning blir, att järnvägsorterna i Norrland flyttas närmare varandra till följd av att de ekonomiska avstånden förkortas. Därmed flyttas jämväl hela Norrland närmare det övriga Sverige.

Kommittén har dryftat alternativa förslag beträffande huru stor ifrågasvarande krympning av de verkliga avstånden bör göras. Härvid har övervägts att räkna ett geografiskt avstånd om 2 km lika med 1 tariffkm eller 1,5 km geografiskt avstånd lika med 1 tariffkm. I förstnämnda fall reduceras avstånden med hälften och i senare fallet med en tredjedel. Kommittén har emellertid funnit det böra övervägas, huruvida det kan anses vara i lika mån behöfligt och lämpligt att för alla delar av Norrland vidtaga en dylik avståndsreduktion. För de norra delarna med deras avsevärt glesare bebyggelse

och där järnvägsnätet i stor utsträckning består av rena ödemarkslinjer synes en ifrågasatt reduktion av vägvärdet med 50 % vara ofrånkomlig, om man vill åstadkomma några verkligt effektiva åtgärder till förbilligande av fraktkostnaderna. För de södra delarna av Norrland torde behovet av här ifrågasatta avståndsreduktioner ur nyss berörda synpunkter vara mindre än för det nordliga Norrland. Kommittén har därför funnit skäl tala för ett alternativ att för södra Norrland låta ett verkligt avstånd om 1,5 km motsvara ett tariffavstånd på 1 km. Bestämmandet av skiljegränsen i detta hänseende mellan nordliga och södra Norrland måste självfallet bli en bedömningsfråga. Kommittén har här stannat för att föreslå den nordliga delen — inom vilken alltså 2 km räknas som 1 — skola omfatta järnvägslinjen norr om Vännäs med linjen Umeå—Vännäs, inlandsbanan norr om Östersund samt linjen Forsmo—Hoting, medan på järnvägsnätet söder om dessa bansträckor 1,5 km räknas som 1. Tillräckliga skäl torde emellertid ej finnas att låta sydligaste delen av Norrland, vilken icke i fråga om vare sig befolkningstäthet eller andra förhållanden företer några mera påtagliga avvikelser från Mellansverige, få tillgodoräkna sig tariffberäkning efter virtuella avstånd. Gränsen härför torde böra gå över Söderhamn, Bollnäs och Orsa.

Vid tillämpning av förestående förslag skulle exempelvis avståndet mellan Stockholm och Boden reduceras sålunda, att sträckan Boden—Vännäs reduceras från verkliga avståndet 287 km till 144 km och sträckan Vännäs—Bollnäs från avståndet 540 till 360 km, medan avståndet Bollnäs—Stockholm om 317 km ej reduceras. Det reducerade totalavståndet utgör följaktligen $(144 + 360 + 317 =)$ 821 km mot det verkliga avståndet $(287 + 540 + 317 =)$ 1 144 km. Skulle däremot samma reduktion, 50 %, tillämpas för hela Norrland med nyss angiven begränsning söderut, skulle det reducerade avståndet mellan Stockholm och Boden utgöra $(144 + 270 + 317 =)$ 731 km. Huru de båda alternativen — enhetlig reduktion för hela norrlandsområdet respektive differentierad reduktion för norra och södra området — skulle verka på frakten för en transport mellan Stockholm och Boden framgår av följande jämförelse, avseende gällande ordinarie taxa.

	tar. 5	tar. 8	tar. 9 A	tar. 13
Frakt i ören per 100 kg för				
Verkligt tariffavstånd	598	450	322	243
A. Enhetligt reducerat tariffavstånd för hela Norrland	463	327	249	170
B. Differentierat reducerat tariffavstånd för norra respektive södra Norrland ..	492	354	265	186
Fraktreduktion i procent				
Enligt alt. A	23	27	23	30
• • B	18	21	18	23

Fig. 1.
Geografiska avstånd.

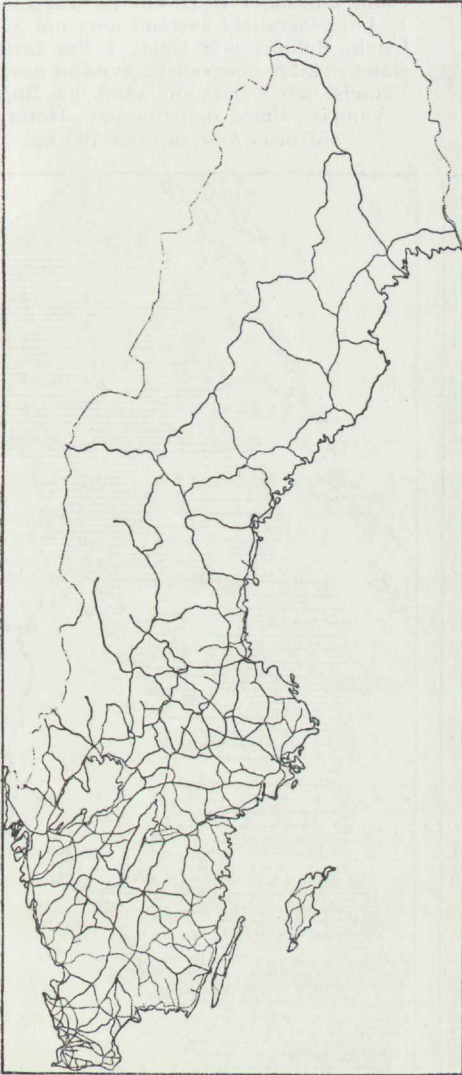


Fig. 2.
Ekonomiska avstånd i Norrland enligt alternativ B (1 km tariffavstånd = 1,5 km geografiskt avstånd norr om Söderhamn, Bollnäs och Orsa; 1 km tariffavstånd = 2 km geografiskt avstånd norr om Vännäs och Östersund samt på linjerna Vännäs—Umeå och Forsmo—Hoting).

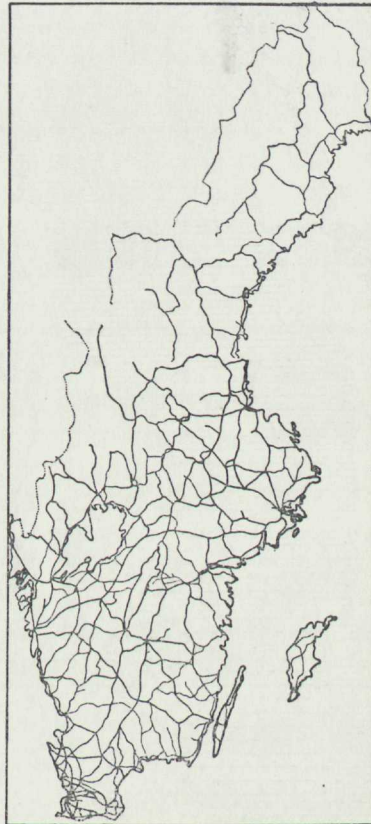


Fig. 3.

Nuvarande fraktkostnad från Stockholm i tariff 13. Siffrorna avse öre per 100 kg.

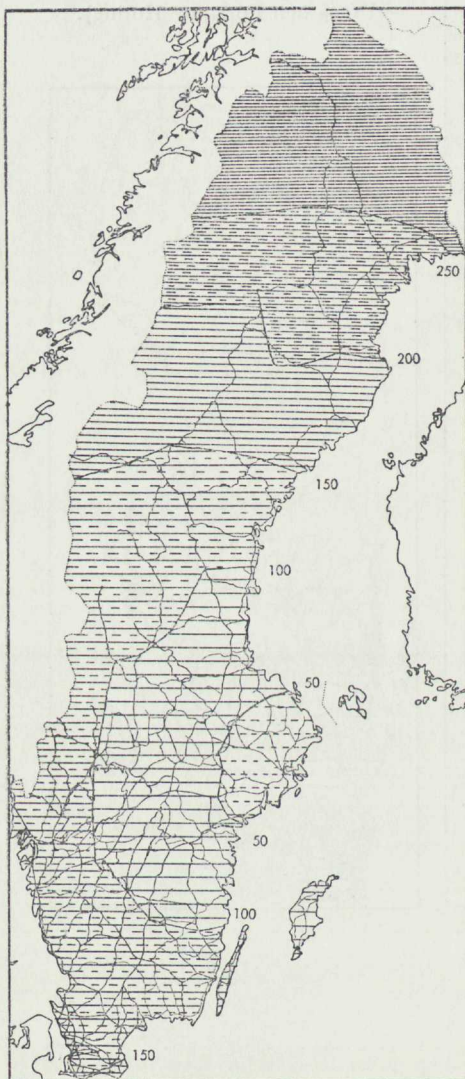
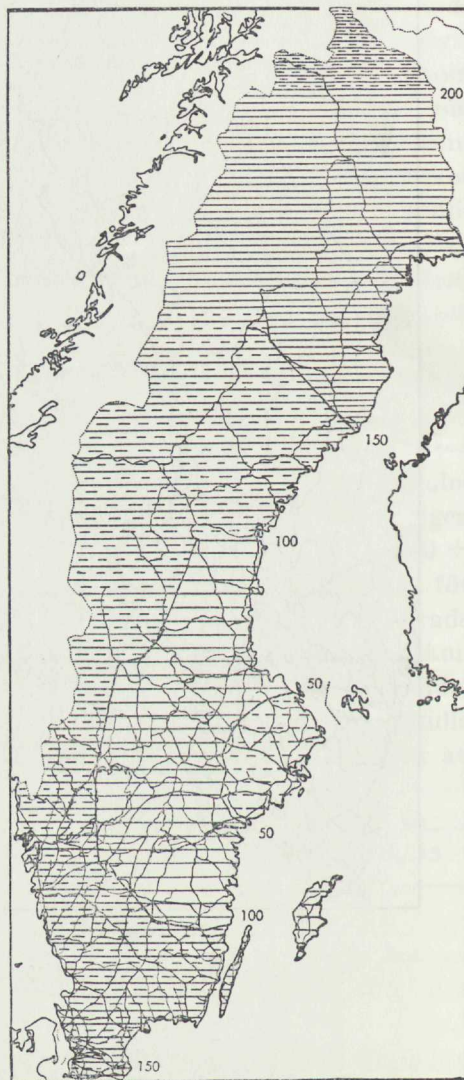


Fig. 4.

Fraktkostnad från Stockholm i tariff 13 enligt alternativ B (1 km tariffavstånd = 1,5 km geografiskt avstånd norr om Söderhamn, Bollnäs och Orsa; 1 km tariffavstånd = 2 km geografiskt avstånd norr om Vännäs och Östersund samt på linjerna Vännäs—Umeå och Forsmo—Hoting). Siffrorna avse öre per 100 kg.



Huru det av kommittén förordade alternativet, d. v. s. differentierade virtuella tariffavstånd med ovan närmare angiven gränsdragning emellan de skilda områdena i Norrland, skulle verka har närmare åskådliggjorts å förestående kartogram. Fig. 1 visar de geografiska avstånden, medan fig. 2 däremot utvisar den minskning i de ekonomiska avstånden, som blir en följd av differentierade virtuella tariffavstånd i Norrland. Den använda metoden medger emellertid endast att en linje, i detta fall norra stambanan, förblir obruten genom hela Norrland. En jämförelse mellan kartbilderna enligt fig. 1 och 2 ger en föreställning om förslagets verkningar beträffande krympningen av avstånden inom Norrland.

Å fig. 3 och 4 ha belysts fraktkostnaderna dels enligt nu gällande ordinarie tariff 13, dels enligt kommitténs förslag till taxesänkning för Norrland genom virtuella tariffavstånd. Kartorna äro starkt schematiserade så tillvida, som de återge förhållandena korrekt endast utefter landets huvudjärnvägar. De giva dock en ganska god föreställning om huru de nuvarande fraktkostnaderna gestalta sig från Stockholm till olika delar av landet och vilka förändringar härutinnan som inträda, om kommitténs förslag för Norrlands vidkommande genomföres.

Till en närmare diskussion i fråga om verkningarna av den av kommittén förordade anordningen med virtuella tariffavstånd, kombinerad med den i föregående kapitel föreslagna taxenedsättningen för långa avstånd, återkommer kommittén i kapitel 8. Redan här må emellertid konstateras, att de reducerade tariffavstånden måste förväntas medföra mycket gynnsamma ekonomiska verkningar för produktionen och handeln i Norrland.

Vad åter angår de järnvägsekonomiska konsekvenserna av en anordning med virtuella tariffavstånd, har kommittén för ett bedömande av desamma verkställt vissa kalkylatoriska beräkningar rörande den inkomstminskning statens järnvägar skulle få vidkännas vid genomförande därav. Beräkningarna — vilka avsett båda de ovan diskuterade alternativen A och B — grunda sig på förut omnämnda särskilda bearbetning (se sid. 78 ff.), som kommittén låtit verkställa på grundval av ett i järnvägsstyrelsens statistiska kontor befintligt hålkortsmaterial, avseende vagnslasstrafiken å statens järnvägar år 1938. Även om trafiken sedermera under krigsåren väsentligt ökats, synes det dock, att motsvarande skäl som då det ovan gällt att beräkna inkomstminskningen på grund av sänkta transportavgifter för långa avstånd, vara för svarligt att hänföra beräkningen till ett förkrigsår.

Vid en för hela Norrland enhetlig reduktion av tariffavstånden med 50 %, alltså alternativet A, har vid beräkningen av fraktreduktionens storlek följande tillvägagångssätt använts. Som underlag har tjänat en uppdelning av godsmängd och fraktbelopp på åtta avståndsintervaller. För respektive avståndsintervaller ha följande medelavstånd fastställts:

Kmgrupp	Medelavstånd	Halva medelavståndet
1— 50	25	13
51— 100	75	38
101— 200	150	75
201— 400	300	150
401— 600	500	250
601— 800	700	350
801—1 000	900	450
över 1 000	1 300	650

På grundval av nyssnämnda uppgifter om godsmängd och fraktbelopp har en medelfraktsats beräknats för respektive kmgrupp för varje bandel eller angiven station. Denna medelfraktsats har sedan jämförts med fraktsatserna (företrädesvis i 10-tonstarifferna) i statens järnvägars taxas tariffstabeller för vederbörande medelavstånd, varefter medelfraktsatserna för halva medelavståndet fastställts.

Den uträknade medelfraktsatsen för exempelvis Boden, för transporter inom Norrland inom avståndsintervall 201—400 km, utgör sålunda 154 öre. I godstaxans tariffstabeller för medelavståndet 300 km har uppsökts fraktsatsen 154 eller den fraktsats, som ligger närmast denna. Den fraktsats, som ligger närmast, är fraktsatsen i tariff 9 A (156 öre). Den medelfraktsats, som skall ligga till grund för den reducerade frakten bör då vara fraktsatsen i tariff 9 A, minskad med 2 ($156 - 154 = 2$), för halva medelavståndet, 150 km, d. v. s. 100 öre. Den sålunda erhållna medelfraktsatsen har multiplicerats med kvantiteten, varvid den reducerade frakten erhållits.

Det nämnda exemplet avser transporter enbart inom Norrland. För transporter, berörande även övriga Sverige, skall ju endast avståndet till vederbörande gränsstation halveras och resten följaktligen räknas fullt. Härvid har för bestämmandet av avståndet inom Norrland för varje bandel måst fastställas ett medelavstånd till vederbörande gränsstation.

Den verkställda beräkningen har givit följande resultat:

	Verklig frakt, tkr	Reducerad frakt, tkr	Skillnad	
			tkr	i % av verkl. frakt
Trafik inom Norrland	7 790	5 360	2 430	31,2
• till •	12 536	10 654	1 882	15,0
• från •	10 119	8 368	1 751	17,3
Summa	30 445	24 382	6 063	19,9

En halvering av tariffavstånden inom Norrland skulle alltså, med utgångspunkt från förhållandena under år 1938, för vagnslastgodsets del ha inneburit en fraktlindring på i runt tal 6 milj. kronor. För paket-, il- och fraktstyckegods kan motsvarande belopp angivas till 3 milj. kronor, varför den samlade fraktlindringen för godstrafiken skulle ha belöpt sig till 9 milj. kronor.

Någon direkt beräkning av den totala fraktinkostminskning, vilken skulle uppstå vid genomförande av alternativet B, där skilda avståndsreduceringar förutsatts för norra och södra Norrlands områden, har icke varit möjlig på den grund att primärmaterialet icke redovisar någon uppdelning av vagnslasttransporterna på de båda områdena.

En överslagsberäkning har emellertid utförts med utgångspunkt från resultaten av den kalkyl ovan, som avsåg enhetlig avståndsreduktion för hela Norrland. Vid det nu ifrågavarande alternativet har motsvarande inkomstminskning approximativt uppskattats till högst 5 milj. kronor för vagnslastgods och 2,5 milj. kronor för övrigt gods, innebärande en fraktreduktion på ungefär 16 % mot 20 % enligt alternativ A.

De nu utförda beräkningarna äro sammanförda i nedanstående tablå.

Godstrafik berörande Norrland, tusen kronor.

	Vagnslastgods	Övrigt gods	Allt gods
Fraktinkost enligt verkliga tariffavstånd	30 445	15 501	45 946
Minskning härav vid:			
A. Enhetligt reducerat tariffavstånd för hela Norrland (20 %)	6 100	3 100	9 200
B. Differentierat reducerat tariffavstånd för norra respektive södra Norrland (16 %)....	4 900	2 500	7 400

Liksom då fråga varit om nedsättning av järnvägstaxorna för långa avstånd torde även den taxereduktion, som föranledes av införandet av virtuella tariffavstånd, kunna förutsättas få till konsekvens en avsevärd trafikökning. Vid alternativet med differentierad avståndsreduktion torde med utgångspunkt från en fraktnedsättning för vagnslasttrafiken inom Norrland med 28 %, till Norrland med 11,5 % och från Norrland med 13 % (motsvarande respektive 31,2 %, 15 % och 17,3 % vid enhetlig avståndsreduktion) och från nedan angivna alternativa antaganden i fråga om trafikökningens storlek de järnvägsekonomiska konsekvenserna kunna uppskattas på följande sätt:

	1938 års trafik	Trafikökning med			
		—	20 % inom Norrland eljest 10 %	30 resp. 15 %	40 resp. 20 %
Tusen ton	2 628	2 628	3 018	3 214	3 409
Inkomst tkr	30 445	25 507	28 619	30 173	31 729
Kostnad tkr	12 178	12 178	13 707	14 472	15 237
Netto tkr	18 267	13 329	14 912	15 701	16 492
Minskning av nettot, tkr		4 938	3 355	2 566	1 775

Av sammanställningen framgår att exempelvis en trafikökning med 30 % för vagnslastgodstrafiken inom Norrland och med 15 % för vagnslastgodstrafiken till och från Norrland vid fraktberäkning enligt differentierade virtuella avstånd skulle medföra en nettoinkomstminskning av omkring 2,6 milj. kronor, d. v. s. ungefär hälften av det belopp vartill inkomstminskningen ovan beräknats utan hänsyn till trafikökning. En motsvarande beräkning för övrigt gods är svår att göra. Även om man här icke räknar med att en ökad trafik skulle påverka nettoinkomsten i samma grad som beträffande vagnslastgodset, torde en viss stegring av denna i varje fall kunna påräknas. Av allt att döma torde sammanlagda nettoinkomstminskningen för vagnslast- och annan trafik med här ovan angivna utgångspunkter icke behöva uppskattas till högre belopp än 4 à 5 milj. kronor.

Ovanstående resultatsiffror inkludera beträffande samtrafiken även enskilda järnvägs fraktandelar. För statens järnvägars godstrafik i allmänhet motsvarar denna andel omkring 20 % av den totala frakten. För den ifrågasvarande norrlandstrafiken, i vilkens frakter för samtrafiken de enskilda järnvägarnas andelar ingå med relativt ringare belopp, torde detta procenttal ligga mellan 5 och 10 %. Efter ett fullbordat förstatligande av dessa järnvägar får man i varje fall räkna med att ovannämnda inkomstminskning i sin helhet skulle drabba statens järnvägar.

Av tidigare anförda skäl undandraget det sig norrlandskommitténs bedömande, huruvida de till följd av avståndsreduktionen uppkomna nya fraktsatserna komma att ligga över eller under järnvägarnas självkostnader. Då emellertid redan nu gällande tariffer för sändningar om 2,5 ton samt 5 ton på korta avstånd ligga lägre än de av 1938 års järnvägstaxekommitté konstruerade minimitarifferna, komma givetvis de för Norrland föreslagna nya fraktsatserna att göra detsamma i ännu högre grad. Vad åter angår sändningar om 10 respektive 15 ton synas de nya fraktsatser, som skulle bli en följd av avståndsreduktioner, komma att ligga över motsvarande minimitariffer.

Även om de nya sänkta fraktsatserna i vissa fall sannolikt skulle komma att ligga så lågt, att självkostnaderna tangerades eller till och med under-skredes, varvid subvention i egentlig mening kunde sägas föreligga beträffande viss trafik inom Norrland — ett förhållande, som kommittén är fullt medveten om — synes detta kommittén vara i det närmaste ofrånkomligt, för så vitt man önskar genom förbättrade kommunikationer eliminera de olägenheter i form av höga transportkostnader, som följa av glesbebyggelsen och de exceptionellt stora avstånden inom Norrland och på så sätt skapa betingelser för ett livaktigare näringsliv i denna landsdel.

Slutligen förtjänar omnämnas, att ett genomförande av kommitténs förslag om tillämpning av virtuella tariffavstånd i Norrland förutsätter en relativt arbetskrävande omräkning av gällande avståndstabell för järnvägarna i vad rör norrländska stationer men däremot icke i någon mån torde komplicera stationspersonalens löpande arbete med godsets expediering.

Kap. 8. Närmare diskussion rörande verkningarna i vissa hänseenden av taxenedsättning för långa transporter och tillämpning av virtuella tariffavstånd i Norrland.

I detta kapitel kommer ej endast att siffermässigt närmare belysas innebörden av förslagen om taxenedsättning för långa transporter och tillämpning av virtuella tariffavstånd i Norrland, utan även att diskuteras de allmänna verkningarna för det norrländska näringslivet av de föreslagna åtgärderna ävensom att något beröras frågan om dessas eventuella inflytande på konkurrensen mellan olika transportmedel.

För belysning av de framlagda förslagens verkningar på fraktsatserna ha utvalts följande orter i Norrland nämligen Malmberget, Luleå, Umeå, Östersund och Sundsvall, samt i det övriga Sverige Stockholm, Göteborg och Malmö. Antalet stationsrelationer för nu nämnda 8 orter uppgår till 28, varav i det följande dock uteslutits 3, nämligen Stockholm—Göteborg, Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg. För övriga 25 stationsrelationer, vilka samtliga beröra Norrland, ha i nedanstående tablå sammanställts nu gällande fraktsatser för tarifferna 1, 3, 9 A och 13. Till jämförelse härmed ha uträknats dels de fraktsatser, som skulle gälla efter införandet av virtuella tariffavstånd i Norrland enligt kommitténs förslag, och dels de fraktsatser, som skulle bli gällande om härutöver en allmän fraktsänkning om 20 % för långa avstånd genomfördes på sätt kommittén likaledes förordat. Den totala frakt-

sänkningen i procent av nu gällande fraktsatser har på grundval härav sedermera uträknats för nyssnämnda 25 stationsrelationer och redovisats i tablån. Tariff 1 avser styckegodssändningar under 500 kg, tarifferna 3, 9 A och 13 sändningar av vagnslastgods om respektive 2,5, 10 och 15 ton. I fraktsatserna är icke inräknat under krigsåren gällande provisoriskt tillägg av 10 %. De enligt kommitténs förslag beräknade fraktsatserna äro uträknade efter nu gällande avståndstabell. Smärre förskjutningar kunna emellertid tänkas uppstå beträffande kortaste avstånd mellan olika stationer till följd av avståndsreduktionerna i Norrland. Härtill har hänsyn icke tagits i efterföljande beräkningar.

Stationsrelationerna ha ordnats i fyra huvudgrupper, nämligen med avseende å dels Stockholm, Göteborg, Malmö i kombination med de fem norrlandsorterna samt dels de fem norrlandsorterna inbördes (10 relationer). Inom respektive huvudgrupper äro stationsrelationerna ordnade efter geografiskt avstånd.

Resultaten av beräkningarna framgå av nedanstående tablå.

Exempel å verkningarna av kommitténs båda förslag till sänkta järnvägsfrakter.

Stationsrelationer m. m. (verkliga avstånd inom parentes)	Öre per 100 kg			
	tar. 1	tar. 3	tar. 9 A	tar. 13
Stockholm—Malmberget (1 269 km)				
Nu gällande frakt	1 239	894	344	265
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	960	673	270	191
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	768	538	216	153
Total fraktsänkning i %	38	40	37	42
Stockholm—Luleå (1 130 km)				
Nu gällande frakt	1 144	819	319	240
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	913	635	258	179
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	730	508	206	143
Total fraktsänkning i %	36	38	35	40
Stockholm—Umeå (838 km)				
Nu gällande frakt	947	662	267	188
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	817	559	232	153
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	686	470	195	129
Total fraktsänkning i %	28	29	27	31

Stationsrelationer m. m. (verkliga avstånd inom parentes)	Öre per 100 kg			
	tar. 1	tar. 3	tar. 9 A	tar. 13
Stockholm—Östersund (547 km)				
Nu gällande frakt	749	495	214	135
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	688	427	198	119
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	660	410	190	114
Total fraktsänkning i %	12	17	11	16
Stockholm—Sundsvall (413 km)¹				
Nu gällande frakt	661	397	191	112
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	616	355	178	103
Total fraktsänkning i %	7	11	7	8
Göteborg—Malmberget (1 573 km)				
Nu gällande frakt	1 450	1 062	400	321
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	1 171	840	326	247
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	937	672	261	198
Total fraktsänkning i %	35	37	35	38
Göteborg—Luleå (1 434 km)				
Nu gällande frakt	1 355	986	375	296
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	1 123	802	313	234
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	898	642	250	187
Total fraktsänkning i %	34	35	33	37
Göteborg—Umeå (1 142 km)				
Nu gällande frakt	1 157	829	322	243
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	1 021	721	286	207
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	817	577	229	166
Total fraktsänkning i %	29	30	29	32
Göteborg—Östersund (830 km)				
Nu gällande frakt	940	657	265	186
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	872	603	247	168
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	698	482	198	134
Total fraktsänkning i %	26	27	25	28
Göteborg—Sundsvall (736 km)				
Nu gällande frakt	879	608	249	170
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	845	581	240	161
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	684	471	194	130
Total fraktsänkning i %	22	23	22	24

¹ Efter avståndsreduktionen understiger tariffavståndet 400 km, varför någon allm. fraktsänkning icke kan ifrågakomma i denna stationsrelation.

Stationsrelationer m. m. (verkliga avstånd inom parentes)	Öre per 100 kg			
	tar. 1	tar. 3	tar. 9 A	tar. 13
Malmö—Malmberget (1 769 km)				
Nu gällande frakt	1 579	1 164	434	355
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	1 300	943	360	281
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	1 040	754	288	225
Total fraktsänkning i %	34	35	34	37
Malmö—Luleå (1 630 km)				
Nu gällande frakt	1 484	1 089	409	330
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	1 253	905	348	269
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	1 002	724	278	215
Total fraktsänkning i %	32	34	32	35
Malmö—Umeå (1 338 km)				
Nu gällande frakt	1 287	932	357	278
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	1 157	829	322	243
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	926	663	258	194
Total fraktsänkning i %	28	29	28	30
Malmö—Östersund (1 036 km)				
Nu gällande frakt	1 083	770	303	224
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	1 021	721	286	207
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	817	577	229	166
Total fraktsänkning i %	25	25	24	26
Malmö—Sundsvall (932 km)				
Nu gällande frakt	1 015	716	285	206
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	981	689	276	197
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	785	551	221	158
Total fraktsänkning i %	23	23	22	23
Östersund—Malmberget (754 km)¹				
Nu gällande frakt	892	619	252	173
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	626	364	181	105
Total fraktsänkning i %	30	41	28	39
Östersund—Luleå (728 km)¹				
Nu gällande frakt	872	603	247	168
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	616	355	178	103
Total fraktsänkning i %	29	41	28	39

¹ Efter avståndsreduktionen understiger tariffavståndet 400 km, varför någon allm. fraktsänkning icke kan ifrågakomma i denna stationsrelation.

Stationsrelationer m. m. (verkliga avstånd inom parentes)	Öre per 100 kg			
	tar. 1	tar. 3	tar. 9 A	tar. 13
Östersund—Umeå (444 km)¹				
Nu gällande frakt	681	420	196	117
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	542	292	156	90
Total fraktsänkning i %	20	30	20	23
Östersund—Sundsvall (197 km)¹				
Nu gällande frakt	369	202	123	69
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	257	144	96	54
Total fraktsänkning i %	30	29	22	22
Sundsvall—Malmberget (856 km)				
Nu gällande frakt	960	673	270	191
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	715	457	205	126
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	672	430	193	118
Total fraktsänkning i %	30	36	29	38
Sundsvall—Luleå (717 km)				
Nu gällande frakt	865	597	245	166
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	668	405	193	114
Frakt efter ytterligare 20 % allm. fraktsänkning för långa avstånd	655	397	189	111
Total fraktsänkning i %	24	34	23	33
Sundsvall—Umeå (425 km)¹				
Nu gällande frakt	668	405	193	114
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	508	274	150	86
Total fraktsänkning i %	24	32	22	25
Umeå—Malmberget (493 km)¹				
Nu gällande frakt	715	457	205	126
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	456	247	140	80
Total fraktsänkning i %	36	46	32	37
Umeå—Luleå (354 km)¹				
Nu gällande frakt	605	346	175	101
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	335	184	115	65
Total fraktsänkning i %	45	47	34	36
Luleå—Malmberget (211 km)¹				
Nu gällande frakt	404	220	130	74
Frakt efter avståndsreduktion i Norrland	213	121	85	48
Total fraktsänkning i %	47	45	35	35

¹ Efter avståndsreduktionen understiger tariffavståndet 400 km, varför någon allm. fraktsänkning icke kan ifrågakomma i denna stationsrelation.

Vad först beträffar *godstransporter till och från Norrland* kunna verkningarna på fraktsatserna av kommitténs båda förslag sammanfattas som följer. Ju nordligare en norrländsk ort är belägen, desto större blir den procentuella sänkningen av nu gällande fraktsatser. För en vagnslastsändning om 2,5 ton enligt tariff 3 Stockholm—Malmberget (geografiskt avstånd 1 269 km) eller vice versa utgör fraktsatsen för närvarande 894 öre per 100 kg. Enligt kommitténs förslag skulle ifrågavarande fraktsats sjunka till 538 öre, motsvarande 40 % sänkning av nu gällande taxa. För stationsrelationen Stockholm—Luleå (1 130 km) uppgår den totala fraktsänkningen däremot till 38 %, för Stockholm—Umeå (838 km) till 29 %, Stockholm—Östersund (547 km) till 17 % och för Stockholm—Sundsvall (413 km) till endast 11 %. Det nu sagda gäller jämväl transporter mellan nyssnämnda norrlandsorter och Malmö respektive Göteborg. För Norrlands förbindelser med det övriga landet har sålunda kommitténs förslag den åsyftade verkan, nämligen en successivt ökad fraktsänkning ju längre norrut norrlandsorten är belägen.

Vad åter angår förslagets verkningar för *godstransporter inom Norrland* framgår av de sista tio exemplen i tablån, att fraktsatserna komma att undergå icke oväsentliga sänkningar genom den krympning av de ekonomiska avstånden som blir en följd av införandet av virtuella tariffavstånd i Norrland. För järnvägstransporter inom Norrland verkar detta förslag starkare än beträffande transporter till och från Norrland. För en transport om 2,5 ton (tariff 3) från Östersund till Malmberget kommer sålunda fraktsatsen per 100 kg att sänkas med 41 % och för motsvarande transport Östersund—Luleå med likaledes 41 %. Särskilt stark blir sänkningen i det nordligaste Norrland exempelvis beträffande Umeå—Luleå (47 %), Umeå—Malmberget (46 %) och Luleå—Malmberget (45 %). Genom den differentierade reduktionen av avstånden kommer sålunda övre Norrland i en särskilt gynnsam ställning även vid transporter inom Norrland.

Av siffrorna i tablån kan jämväl utläsas, vilken betydelse för fraktsänkningen de båda förslagen var för sig skulle få. I allmänhet synes den genom avståndsreduktionen i Norrland uppkomna fraktsänkningen vara av större betydelse än den fraktsänkning, som uppstår genom en allmän sänkning av fraktsatserna på långa avstånd. Vidare framgår vid en jämförelse mellan siffrorna, att den totala procentuella fraktsänkningen icke äger något nämnvärt direkt samband med det geografiska avståndet. De norrländska orternas geografiska läge spelar däremot en framträdande roll beträffande fraktsänkningens procentuella storlek. Som exempel härpå kan nämnas, att den totala fraktsänkningen enligt tariff 3 för stationsrelationen Östersund—Malmberget (754 km) uppgår till 41 %, medan motsvarande sänkning för Göteborg—Sundsvall med ett i det närmast lika långt avstånd (736 km) endast uppgår till 23 %. Som jämförelse kan även förtjäna nämnas Umeå—Sundsvall med 32 % sänkning mot endast 11 % för det nästan lika stora avståndet Stock-

holm—Sundsvall. I efterföljande tablå belyses det nu sagda för dels en nordligt och dels en sydligt belägen norrlandsort (Malmberget och Sundsvall).

	Geografiskt avstånd km	Fraktsänkning				
		Gällande frakt- enligt tar. 3	genom avstånds- reduktion i Norrland	genom allm. sänkning m. 20 % å långa avstånd	Summa	%
Malmö—Malmberget	1 769	1 164	221	189	410	35
Göteborg—Malmberget	1 573	1 062	222	168	390	37
Stockholm—Malmberget	1 269	894	221	135	356	40
Sundsvall—Malmberget	856	673	216	27	243	36
Östersund—Malmberget	754	619	255	—	255	41
Umeå—Malmberget	493	457	210	—	210	46
Luleå—Malmberget	211	220	99	—	99	45
Malmö—Sundsvall	932	716	27	138	165	23
Malmberget—Sundsvall	856	673	216	27	243	36
Göteborg—Sundsvall	736	608	27	110	137	23
Luleå—Sundsvall	717	597	192	8	200	34
Umeå—Sundsvall	425	405	131	—	131	32
Stockholm—Sundsvall	413	397	42	—	42	11
Östersund—Sundsvall	197	202	58	—	58	29

Sammanfattas i form av enkla, ovägda medeltal den genomsnittliga fraktsänkningen för ovan redovisade 25 stationsrelationer och för de såsom exempel valda 4 tarifferna erhållas följande resultat. Den genomsnittliga procentuella sänkningen för samtliga fyra tariffier uppgår till 30 %. För tariff 1 utgör sänkningen 29 %, för tariff 3 33 %, för tariff 9 A 27 % och för tariff 13 31 %. Något närmare samband mellan fraktsänkning och tariffens allmänna höjdläge finnes följaktligen icke. Variationen i fraktsänkningen för olika tariffier synes relativt liten.

Undersökes på liknande sätt den genomsnittliga fraktsänkningen för olika norrländska orter med hänsyn till deras geografiska belägenhet erhålles följande resultat i form av ovägda medeltal.

Malmberget	37 %
Luleå	36 %
Umeå	31 %
Östersund	26 %
Sundsvall	24 %
Samtliga orter	30 %

Vid en tillämpning av virtuella tariffavstånd i Norrland jämte allmän fraktsänkning för långa avstånd på sätt kommittén föreslagit blir sålunda fraktsänkningen procentuellt störst för de nordligast belägna orterna för att successivt och relativt jämnt avtaga mot söder. Anmärkas bör att metoden med enkla ovägda medeltal icke är fullt tillfredsställande men likväl i detta sammanhang torde giva ett ungefär riktigt resultat beträffande verkningarna på fraktsatserna av de av kommittén framförda förslagen.

I fråga om de konsekvenser, som ett genomförande av kommitténs förslag om nedsättning av godstaxorna för långa transporter och om virtuella tariffavstånd skulle få för det norrländska näringslivets gestaltning vill kommittén, i anslutning till de i tidigare sammanhang förda resonemangen om olägenheterna för Norrlands del av nuvarande höga transportkostnader, helt allmänt konstatera, att en sänkning av dessa tenderar att *utjämna skilligheterna mellan Norrland och övriga landet* i fråga om de priser, varmed olika produkter kunna tillhandahållas på avsättningsmarknaden. Härtill kommer, att lägre fraktkostnader möjliggöra billigare tillförsel till Norrland av såväl byggnadsråvaror, maskiner m. m. som råvaror för industriernas drift, i den mån dessa äro beroende av att inköpa sådana varor söderifrån. Liknande gäller tillförsel av livsmedel och övriga konsumtionsvaror. För att närmare belysa det sagda synas några konkreta exempel böra anföras.

Kommittén får erinra att riksdagen i skrivelse den 9 juni 1944, nr 360, i anledning av motioner angående anslag till fraktnedsättning å järnväg för träkol från Norrbotten till mellansvenska bruk och under åberopande av jordbruksutskottets utlåtande i ämnet, hos Kungl. Maj:t anhållit om motionernas överlämnande till norrlandskommittén för att tagas under övervägande vid fullgörandet av kommitténs uppdrag. Kungl. Maj:t har den 15 juni 1944 beslutat i enlighet härmed. Det har ställt sig naturligt för kommittén att undersöka, huru ett genomförande av förslagen om taxenedsättning för långa avstånd och om tillämpning av virtuella tariffavstånd skulle inverka på fraktkostnaderna för träkol. Om man räknar med att nuvarande fraktkostnad för transport på järnväg från de nordligaste länen till mellansvenska bruk uppgår till omkring 250 öre per 100 kg, skulle motsvarande kostnad enligt kommitténs förslag bliva 170 öre per 100 kg. Fraktminskningen skulle sålunda utgöra 8 kronor per ton eller omkring 1 krona 20 öre per m³. Om träkolpriset antages utgöra omkring 20 kronor per m³, skulle fraktminskningen sålunda motsvara 6 % av priset. Om transporterna av träkol från Norr- och Västerbotten till mellansvenska bruk exempelvis antagas uppgå till 1 milj. m³ per år, skulle minskningen i fraktkostnad uppgå till 1,2 milj. kronor. Till jämförelse kan nämnas, att nyssnämnda motioner avsett en fraktnedsättning för en årlig maximikvantitet av

100 000 m³, motsvarande skillnaden mellan fraktkostnaden från å ena sidan Norrbotten till mellansvenska bruk och å andra sidan Hälsingland till samma bruk eller omkring kronor 2: 50 per m³. Den fraktkostnadsminskning för träkol, som skulle bli följden av ett genomförande av kommitténs förslag, synes kommittén innebära ett skäligt tillmötesgående av de i motionerna framställda önskemålen.

Bland andra produkter, vilkas transport kan förutsättas komma att väsentligt förbilligas vid ett genomförande av kommitténs förslag, må nämnas produkter från det norrländska bergsbruket. I detta sammanhang förtjänar emellertid erinras om att frakterna för malmtransporterna på Riksgräns-banan regleras genom det s. k. malmavtalet mellan staten och Luossavaara-Kiiruna-vaara aktiebolag m. fl. bolag. Jämväl för malmtransporter Boliden—Rönnskär gäller särskilt avtal.

Kommittén har även sökt att bilda sig en uppfattning om i vad mån den föreslagna fraktkostnadsminskningen skulle få några verkningar på levnadskostnaderna i Norrland. Med hänsyn till de vanskligheter, som skulle vara förenade med ett försök till en alltomfattande undersökning i detta hänseende, har kommittén emellertid nöjt sig med en exemplifiering och härvid valt att undersöka fraktkostnadsminskningens antagliga betydelse med avseende å en särskild ort, nämligen Luleå, och med begränsning till enbart livsmedel. Konsumtionsvolymen har härvid upptagits efter socialstyrelsens konsumtionsundersökning för 1932/33, närmare bestämt de däri ingående uppgifterna angående konsumtionen av livsmedel inom arbetar- och lägre tjänstemannahushåll i städer och industriorter i övre norra Sverige. I fråga om konsumentpriserna har socialstyrelsens detaljprismaterial från Luleå med vissa kompletteringar kommit till användning, varvid räknats med nuvarande ungefärliga priser. I vilken utsträckning konsumtionsbehovet tillgodoses genom lokal produktion eller genom tillförsel och, i senare fallet, i vilken utsträckning transportererna ske järnvägs- eller sjöledes, har bedömts på grundval av uppgifter från bland annat affärsföretag inom olika branscher. Järnvägstransportererna ha tänkts ske efter endera av linjerna Malmö—Luleå, Göteborg—Luleå samt Stockholm—Luleå. Resultatet av undersökningen har blivit, att fraktkostnadsminskningen för livsmedel, som tillföras Luleå med järnväg, kan beräknas per hushåll och år motsvara kronor 3: 70 för kött och fläsk m. m., kronor 1: 50 för mejerivaror, likaledes kronor 1: 50 för mjöl och gryn m. m. samt kronor 3: 70 för rotfrukter, frukt och grönsaker eller sammanlagt kronor 10: 40. Om alla inom Luleå konsumerade livsmedel av nu berörda slag skulle ha transporterats å järnväg, skulle motsvarande belopp ha blivit kronor 18: 80. Självfallet är det vanskligt att bedöma, i vilken utsträckning en minskning av transportkostnaderna skulle påverka konsumentpriserna och om detta skulle gälla även varor, som till en del produceras lokalt eller helt eller delvis transporteras sjöledes. Det synes emellertid ganska antagligt, att den

föreslagna fraktnedskningen skulle kunna föranleda en reducering av kostnaderna för nyss angivna livsmedel för en familj i Luleå på 10 à 20 kronor per år och sålunda för samtliga hushåll i denna stad med 50 000 à 100 000 kronor. Om hänsyn skulle tagas till även andra livsmedel än de nämnda, skulle fraktnedsättningen för dessa var för sig visserligen representera relativt mindre världen men likväl sammanlagt icke oväsentligt öka de siffror som nyss angivits för reduceringen av livsmedelskostnaderna. Till jämförelse må nämnas, att en av industriens utredningsinstitut år 1943 publicerad undersökning rörande levnadskostnaderna i Norrland kommit till en merkostnad för livsmedel per år och normalhushåll i Luleå av 143 kronor — varav för mjölk 46 kronor — i jämförelse med genomsnittskostnaderna för 34 städer i södra och mellersta Sverige. Även om ett genomförande av kommitténs här ovan framställda förslag endast skulle föranleda en eller annan procents minskning av livsmedelskostnaderna, utgör detta i varje fall ett steg i rätt riktning. Beträffande orter som icke äro belägna vid järnväg, kunna även de i kapitel 10 framställda förslagen om ordnande av stambillinjer på vissa sträckor vara ägnade att nedbringa konsumentpriserna.

Såsom framhållits bör en minskning av transportkostnaderna tendera att utjämna skiljaktigheterna mellan Norrland och övriga landet såväl i fråga om de priser, varmed norrländska produkter kunna tillhandahållas på avsettningsmarknaderna i och utanför Norrland, som beträffande priserna på de varor — råvaror för industrien, förnödenheter för jordbruket, livsmedel m. m. — vilka tillföras denna landsdel från annat håll. Givet är, att detta senare förhållande kan genom den ökade konkurrensen utifrån i någon mån verka pressande på priserna å inom Norrland framställda produkter. Detta är emellertid en konsekvens som måste tagas, om man vill neutralisera det norrländska näringslivets undantagsställning. För övrigt bör en sådan utveckling även föra med sig, att de höga levnadskostnaderna i Norrland minskas, vilket är önskvärt ur såväl befolkningens som näringslivets synpunkt.

För norrländska företag, som ha sin huvudsakliga avsättning inom Norrland, kommer i första hand tillämpningen av virtuella tariffavstånd att bliva av betydelse. Här må erinras om vad i tidigare sammanhang anförts angående den glesa bebyggelsen med åtföljande långa avstånd till avsättningsmarknaderna, en omständighet, som framtingat en spridning av produktionen. Härvid har produktion i liten skala ibland blivit följden, framför allt i branscher med en relativt lågvärdig produktion. För högvärdiga produkter, som kunna bära även höga fraktsatser, ha nackdelarna varit mindre.

Under förutsättning att produktionen bedrivs inom anläggningar av optimal storlek och att produktionskostnaderna äro lika stora på alla orter, kommer en reduktion av tariffavstånden i allmänhet ej att medföra några

förskjutningar i konkurrensläget. Samtliga producenter komma i åtnjutande av de lägre fraktkostnaderna under samma förutsättningar. Varje stimulans till att genom ökad produktion uppnå minskade produktionskostnader per enhet och att därigenom nå en vidgad avsättningsmarknad saknas. Tidigare befintliga gränser mellan avsättningsmarknaderna kunna därför antagas komma att bestå. Under förutsättning att produktionskostnaderna på grund av speciellt gynnsamma lokala produktionsbetingelser äro särskilt låga på en del orter, kunna vissa spridningstendenser dock förväntas komma att göra sig gällande, när tariffavstånden reduceras.

Beträffande åter sådana branscher och företag, där anläggningarnas storlek på grund av marknadens begränsning hållits nere på lägre än optimal nivå, synas de ökade möjligheter att nå en större avsättningsmarknad, som skapas vid en sänkning av fraktkostnaderna, vara ägnade att öka anläggningsstorlekarna och minska antalet anläggningar, d. v. s. medföra en tendens till koncentration av produktionen. I konsekvens härmed kan det tänkas, att även företag i landets södra delar till följd av de lägre transportkostnaderna intensifiera sitt försäljningsarbete på norrländska marknader. I motsatt riktning mot nu antydda koncentrationstendenser verkar emellertid den tendens till ökad tidsförlust vid transporter, som uppstår vid en utvidgning av ett företags avsättningsmarknad. Vidare försvåras härigenom möjligheterna till personlig kontakt mellan producenter och avnämare.

Den ovan förda diskussionen om förslagets ekonomiska verkningar för företag, som huvudsakligen ha sina avsättningsmarknader inom Norrland, har förts under vissa förenklade förutsättningar. Sålunda ha produktpriserna överallt tänkts vara lika med produktionskostnaderna inklusive fraktkostnaderna. Det kan emellertid tänkas, att vissa producenter, som i skydd av de höga transportkostnaderna närmast haft lokala monopol på sina hemmarknader, arbetat med förhållandevis höga vinstmarginaler. Detta gäller såväl företag, inom vilka produktionen bedrivits i optimal skala, som företag med produktion i mindre än optimal skala. En genomgående fraktsänkning är ägnad att främja en friare konkurrens och skulle följaktligen ej endast — som ovan visats — direkt utan även indirekt via företagens prispolitik medverka till en utjämning av varupriserna i olika delar av Norrland.

Vidare har konsumenternas efterfrågan på olika varor hittills antagits vara konstant. En minskning av tariffavstånden medför emellertid lägre varupriser ej endast genom fraktkostnadernas direkta sänkning utan på många orter även genom de lägre produktionskostnader, som bli möjliga vid produktion i större skala. En minskning av varupriserna följes av en ökad efterfrågan från konsumenternas sida. Denna ökade efterfrågan vänder sig med olika styrka mot olika varor och kan i en del fall föranleda produktion i ännu större skala och till ännu lägre kostnader än tidigare med åtföljande nya prissänkningar. Man synes följaktligen kunna dra den slutsatsen, att

en sänkning av fraktkostnaderna i Norrland tar sig uttryck i en ökad efterfrågan, som i sin tur skapar förutsättningar för en ökad industriell produktion för avsättning inom Norrland.

Vad härefter angår *handeln* kommer densamma givetvis att röna en stimulerande inverkan genom ökningen av den totalt omsatta varukvantiteten i Norrland. Inom grosshandeln torde man ej ha anledning att vänta koncentrationstendenser av samma styrka som inom produktionen vid en reducering av tariffavstånden. Handel kan ofta med fördel drivas i relativt små anläggningar av optimal storlek, och här spelar den personliga kontakten och transporttiderna en betydligt mera avgörande roll. Detaljhandeln i Norrland synes ej komma att undergå några väsentliga strukturförändringar betingade av de diskuterade tariffavståndsreduceringarna annat än möjligen indirekt såsom en följd av koncentrations- eller spridningstendenser inom andra näringsgrenar.

Vad slutligen beträffar spørsmålet, vilka verkningar de ovan framförda förslagen kunna få på utnyttjandet av olika transportmedel, vill kommittén erinra om att kommittén i det föregående räknat med att de föreslagna sänkningarna av järnvägstaxorna komma att få till följd en icke oväsentligt ökad omfattning av järnvägstransporterna. Till stor del torde denna ökning få tillskrivas en större livaktighet hos näringslivet och därmed stegrat behov av transporter. Emellertid skulle det måhända kunna befaras, att de ökade transporterna på järnvägarna till en del komme att motsvaras av minskad användning av motorfordonstrafiken och sjöfarten. Särskilt i den mån en förbättrad samordning inom kommunikationsväsendet kommer till stånd, kommer emellertid på längre sikt — sedan eventuella övergångssvårigheter övervunnits — utrymme helt visst att finnas för nuvarande trafikmedel. Vad motorfordonstrafiken angår får kommittén hänvisa till att kommittén i nästföljande avdelning kommer att diskutera möjligheterna att ordna vissa former av samverkan mellan denna och järnvägstrafiken. För att kunna bilda sig en uppfattning om i vad mån en skärpt konkurrens från järnvägarnas sida skulle kunna försvåra för sjöfarten att upprätthålla en önskvärd linjetrafik utefter norrlandskusten, har kommittén sökt vissa kontakter med rederiföretag. Kommittén har emellertid ännu ej på denna väg lyckats få någon tillräckligt uttömmande bild av förhållandena på förevarande område. Kommittén har så mycket mindre anledning att nu ingå på dessa frågor, som kommittén i samband med den utredning angående isbrytningen efter norrlandskusten, som det på grund av särskilt uppdrag åvilar kommittén att utföra, även kan komma in på vissa andra sjöfarten berörande frågor.

Avdelning IV.

Taxesättning för godstransporter på s. k. stambillinjer och vid samtrafik mellan järnväg och bil.

Kap. 9. Nuvarande taxeförhållanden för billinjetrafik och samtrafik.

I kapitel 2 ha lämnats en del uppgifter till belysning av billinjetrafikens omfattning i Norrland. Härvid har skilts mellan omnibustrafik och lastbilstrafik, samt för den förra meddelats siffror utvisande fördelningen mellan linjer i privat regi, statens järnvägars linjer och postverkets linjer. Det bör uppmärksammas, att statens järnvägar under de senaste åren icke endast övertagit billinjer i samband med förstatlignande av enskilda järnvägar utan även i icke obetydlig utsträckning inlöst andra privata linjer, främst sådana som framgå parallellt med de statliga järnvägarna eller med av statens järnvägar innehavda billinjer. Vidare må erinras om att den s. k. postdiligensutredningen i ett i januari 1943 framlagt betänkande föreslagit, att 11 av de av postverket trafikerade linjerna med en sammanlagd linjelängd av 1 339 km eller sålunda omkring en tredjedel av den utav postverket bedrivna linjetrafiken (jfr sid. 35) skulle övertagas av statens järnvägar. En del av dessa linjer ha sedermera övertagits av järnvägarna.

Efter förslag i statsverkspropositionen till 1946 års riksdag ha till förvärv av billinjer anvisats dels statens järnvägar ett investeringsanslag för budgetåret 1946/47 av 2 000 000 kronor och dels postverket ett motsvarande anslag av 200 000 kronor. I detta sammanhang kan förtjäna nämnas, att riksdagen i skrivelse den 19 februari 1946, nr 23, förklarar sig utgå från att erforderligt samarbete kommer till stånd mellan generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen beträffande sådana utvidgningar av postverkets diligensrörelse, som kunna tänkas beröra statens järnvägars trafikförhållanden.

Beträffande taxesättningen för billinjetrafik¹ gäller enligt förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., att utövare av billinjetrafik är underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas av myndighet, vilken meddelat trafikillståndet (jfr kapitel 3). Taxan skall ange de avgifter, som trafikutövaren må äga rätt att kräva (maximiavgifter). I fråga om linjetrafik äger dock tillståndsmyndigheten, »då särskilda förhållanden därtill föranleda», att i stället för maximiavgifter

¹ Den följande redogörelsen avser icke blott godstransport utan även personbefordran och har alltså intresse också för de frågor, som beröras i avdelning V.

fastställa avgifter, som skola av trafikutövaren oförändrade tillämpas (fasta avgifter).

Det åligger statens biltrafiknämnd att efter länsstyrelsernas hörande fastställa allmänna grunder för uppställning av taxor. Det har också varit ett önskemål att åstadkomma en standardisering av dessa, och biltrafiknämnden har därför fastställt s. k. normaltaxor för godsbefordring i linjetrafik med omnibus eller personautomobil. Dessa normaltaxor äro åtta till antalet, fördelade på A- och B-taxor. A-taxorna framgå av nedanstående tabell. B-taxorna skilja sig från dessa genom att avståndsgrupperna äro mindre (10 i stället för 5 grupper) och avgifterna avrundade till 10-tal öre. I Norrland komma huvudsakligen normaltaxorna A I och A II till tillämpning, men för ett flertal bil-linjer gälla ännu av de lokala förhållandena påkallade speciella taxor. För linjetrafik med lastbil finnas icke motsvarande normaltaxor fastställda, men i viss utsträckning tillämpas ovannämnda normaltaxor även i dylik trafik.

*Normaltaxor för godsbefordring i linjetrafik med omnibus
eller personautomobil.*

Normal-taxa	Avstånd km	Avgift i öre för sändning om						över 100 kg per begynnande 25-tal kg ytterligare
		högst 3 kg	3,1—10 kg	10,1—25 kg	25,1—50 kg	50,1—75 kg	75,1— 100 kg	
A I	1— 20	50	50	50	75	100	100	20
	21— 50	50	75	75	100	125	150	30
	51— 90	50	75	100	150	200	250	50
	91—140	75	100	150	200	275	325	65
	141—200	100	125	175	250	350	425	85
A II	1— 20	50	50	75	100	125	150	30
	21— 50	50	75	100	125	175	200	40
	51— 90	75	100	125	175	225	300	60
	91—140	100	125	150	225	300	375	75
	141—200	100	125	175	275	375	475	95
A III	1— 20	50	75	100	125	150	200	40
	21— 50	50	75	100	150	200	250	50
	51— 90	75	100	150	200	275	325	65
	91—140	100	125	175	250	350	425	85
	141—200	125	150	200	300	400	525	105
A IV	1— 20	50	75	100	150	200	250	50
	21— 50	75	100	125	175	225	300	60
	51— 90	100	125	150	225	300	375	75
	91—140	100	125	175	275	375	475	90
	141—200	125	150	225	325	450	550	110

För skrymmande gods beräknas bilfrakten efter godsets med 50 % förhöjda vikt. Skrymmande kollin av återgående emballage fraktberäknas dock som vanligt gods. För befordran av cyklar m. m. gälla särskilda taxor.

I fråga om taxesättningen för personbefordran i linjetrafik med omnibusar har biltrafiknämnden ännu icke fastställt några allmänna grunder. Anledningen härtill torde främst hänföra sig till svårigheterna att under rådande kristidsförhållanden erhålla ett någorlunda säkert underlag för sådana allmänna grunder. Statens priskontrollnämnd har emellertid i mars 1944 utsänt vissa förslag till normaltaxor för personbefordran med omnibus. Nämnda taxeförslag, som närmast innefatta ett samordnande av en mångfald i bruk varande taxor, torde för närvarande vara vägledande för tillståndsmyndigheternas beslut om fastställelse av taxor.

Järnvägsstyrelsen och generalpoststyrelsen äga att själva fastställa taxor för den av dem bedrivna linjetrafiken.

Vid den av *statens järnvägar* bedrivna godstrafiken tillämpas i regel någon av taxorna A II och A III i ovannämnda, av biltrafiknämnden fastställda normaltaxesystem. I Norrland tillämpas i regel taxa A II. Vid inpassandet av övertagna billinjer i normaltaxesystemet synas statens järnvägar ha tagit hänsyn till dessförinnan tillämpade taxor. Huru de tillämpade normaltaxorna ligga i förhållande till de för järnvägstransporter gällande taxorna, framgår av en tablå införd efter kapitel 10 (sid. 136).

För personbefordran i linjetrafik har statens järnvägar upprättat normaltaxor, som äro fem till antalet men av vilka de två lägsta numera ej tillämpas. Det torde kunna vara av intresse att jämföra de sålunda tillämpade normaltaxorna 3, 4 och 5 med avgiften i 3:e klass på järnväg. En dylik jämförelse utvisar följande för vissa angivna avstånd.

Normaltaxor för personbefordran med omnibus.

Avstånd km	Taxa 3 öre	Taxa 4 öre	Taxa 5 öre	3 klass järnväg öre
1	30	30	30	40
11	90	90	100	80
21	150	160	180	140
31	210	230	250	200
41	280	300	330	280
61	390	430	470	400
81	500	530	570	550
113	650	650	650	750
145	800	800	800	950
168	900	900	900	1 050

På omnibusar utlämnas liksom å järnvägar, med endast ett par undantag, tur- och returbiljetter efter nedsatt taxa, motsvarande i stort sett tre fjärdedelar av den ordinarie.

I fråga om taxesättningen för transporter å statens järnvägars billinje Övertorneå—Pajala gälla särskilda bestämmelser, för vilka redogöras i det följande.

Den av *postverket* vid dess diligenstrafik tillämpade taxan för personbefordran sammanfaller, efter en från och med den 1 juli 1940 tillämpad höjning, i det närmaste med den vid statens järnvägars billinjer tillämpade taxa 5. Godstaxan, vilken höjts från och med den 1 juli 1942, överensstämmer med av statens biltrafiknämnd fastställd normaltaxa A II.

Vid såväl personbefordran som godstransport förekommer det ofta, att flera kommunikationsföretag behöva anlitas. Det blir härvid av stort intresse, huru samtrafiken ordnas, ej minst i taxehänseende.

Ehuru statsmakterna numera i princip beslutat, att de enskilda järnvägarna skola förstatligas, torde det kunna vara motiverat att till en början något beröra grunderna för *godssamtrafiken mellan statens järnvägar och enskilda järnvägar* och mellan dessa senare inbördes.

Järnvägarnas godssamtrafik har en mycket betydande omfattning. Till belysande härav må följande uppgifter tjäna:

Statens järnvägars godstrafik (exkl. lapplandsmalm) fördelad å egen och samtrafik.

År	Egen trafik			Samtrafik		
	Antal ton milj.	Antal tonkm milj.	Inkomst milj. kr.	Antal ton milj.	Antal tonkm milj.	Inkomst milj. kr.
1938	5,6	987	58,1	5,3	1 071	53,8
1944	17,3	3 972	210,4	8,0	2 010	97,0

Godstrafiken å samtliga järnvägar, år 1938 (exkl. lapplandsmalm).

	Egen trafik	Samtrafik	Summa
Godsmängd, milj. ton	15,4	16,2 ¹	31,6 ¹
Godstonkm, milj.	1 984	1 737	3 721
Inkomst, milj. kr.	94,2	97,5	191,7

¹ Härin ingår viss dubbelräknad kvantitet.

Av vilken betydelse järnvägarnas godssamtrafik var före kriget framgår av det förhållandet, att för hela det svenska järnvägsnätet närmare hälften av allt transportarbete (mätt i tonkm) skedde i form av samtrafik. Det kan därför utan överdrift sägas, att den organiserade godssamtrafiken mellan olika enskilda järnvägar och statens järnvägar i mycket hög grad underlättat den allmänna samfärdseln och inneburit avsevärda fördelar för den trafikerande allmänheten.

Före 1931 var denna godssamtrafik grundad på överenskommelse mellan

de enskilda järnvägsförvaltningarna och järnvägsstyrelsen. Från och med nämnda år ersattes den frivilligt överenskomna samtrafiksordningen, som icke ansågs giva godssamtrafiken tillfredsställande fast form, med av Kungl. Maj:t den 27 juni 1929 utfärdade föreskrifter angående godssamtrafik, vilka reglera den nuvarande godssamtrafiken. Med tanke på enskilda järnvägar, vilkas koncessioner icke upptagit bestämmelser om skyldighet att deltaga i godssamtrafik, innehålla godssamtrafikföreskrifterna det stadgandet, att om dylik järnväg vill träda i godssamtrafikförbindelse med annan järnväg, skall avtal därom slutas, varvid gäller dels vad godssamtrafikföreskrifterna innehålla och dels att den sökande järnvägen skall vara skyldig att, därest ej Kungl. Maj:t i särskilt fall medger undantag eller begränsning av sådan skyldighet, ombesörja godssamtrafik med samtliga övriga i denna trafik deltagande järnvägar.

Den fundamentala bestämmelsen för järnvägarnas allmänna godssamtrafik är, att genomgående fraktberäkning tillämpas för det totala transportavståndet, alltså efter de i vederbörande transporter deltagande järnvägarnas sammanlagda tariffavstånd över fastställda transportvägar, och att härvid statens järnvägars godstaxa med dess med avstånden fallande fraktsatser per kilometer tillämpas. Till denna s. k. transportavgift lägges för il- och fraktgods dels s. k. *övergångsavgift* dels ock om järnväg med högre godstaxa än statens järnvägars ingår i transportsträckan den *banavgift*, som Kungl. Maj:t kan ha fastställt för sådan järnväg. Övergångsavgiften som är motiverad av det extra driftsarbete, som uppstår vid övergång mellan två skilda järnvägar, utgör exempelvis för fraktstyckegods (utom s. k. småfraktgods) för närvarande 12 öre per 100 kg och i de högre vagnslasttarifferna 10 och i de lägre 8 öre per 100 kg. Banavgifterna utgå med varierande belopp beroende på de olika höjdlägena å vederbörande enskilda järnvägars godstaxor. De växla sålunda mellan 2 och 25 öre per 100 kg. Det är företrädesvis de smalspåriga järnvägarna, som äro tilldelade banavgifter, medan kvarvarande normalspåriga järnvägar av större betydelse såsom Bergslagens, Gävle—Dala, Södra Dalarnes samt Grängesberg—Oxelösunds järnvägar icke tillräknas dylika avgifter. Slutligen inräknas i frakten även s. k. *extra avgift*, t. ex. i de fall en vagnslasttransport berör olikspåriga linjer, vilken avgift svarar mot de av omlastning förorsakade kostnaderna. Denna avgift utgör i allmänhet 9 öre per 100 kg. För paketgods och s. k. småfraktgods gäller statens järnvägars taxa för det sammanlagda transportavståndet utan tillägg av några särskilda övergångs- eller andra avgifter.

Godssamtrafikföreskrifterna innehålla vidare utförliga s. k. *vägföreskrifter* i syfte att i rättvisaste mån fastställa den transportväg, som godset skall befordras, när flera sådana äro möjliga mellan tvenne stationer. Vidare finnas utförliga bestämmelser meddelade om fördelning av den genomräknade frakten emellan de olika järnvägar, som deltaga i transporten. För paketgods och

s. k. småfraktgods tilldelas de i transporten deltagande järnvägarna vissa fasta andelar, vilkas storlek dock är beroende på dels om vederbörande järnväg ingår i transporten med transito- eller ändsträcka, dels om den totala transportsträckan uppgår till högst eller överstiger 100 km. För småfraktgods ökas eller minskas fraktandelarna för de enskilda järnvägarna med vissa procenttal beroende på den genomsnittliga transportsträckans storlek för fraktstyckegods å dessa järnvägar. Sedan de enskilda järnvägarna tilldelats förenämnda fraktandelar för paketgods och småfraktgods, tillfaller återstoden av frakterna statens järnvägar. Beträffande fraktfördelningen för vanligt styckegods och vagnslastgods gälla bestämmelser, vilka äro baserade på den s. k. nettofördelningsprincipen. Denna innebär i stort sett, att av den genomräknade samtrafiksfrakten varje i en transport deltagande järnväg först tilldelas ett belopp, svarande mot dess direkta driftskostnad, varefter återstoden fördelas mellan de olika järnvägarna i proportion till de motsvarande nettobehållningar, som skulle hava uppstått i lokaltrafik å varje järnväg vid tillämpning av statens järnvägars taxa.

Vid *personsamtrafik mellan statens järnvägar och enskilda järnvägar* fastställas enligt gällande zontariff biljettavgifterna för respektive järnvägar över vilka resan går, varefter dessa delavgifter hopsummeras för erhållande av totalavgiften. Genomgående zontaxeberäkning tillämpas sålunda icke utan s. k. snittavgifter.

Ett visst samarbete äger numera jämväl rum vid *kombinerade transporter å järnväg och bil*, men på grund av biltrafikens skiftande gestaltning förete formerna för detta samarbete stora variationer i trafik- och taxetekniskt hänseende. I den redogörelse, som nedan lämnas för nu avsedda kombinerade transporter, bortses från den form av samarbete mellan järnväg och bil, som utgöres av s. k. utkörning och avhämtning av gods inom stationsorten. Denna kan lika litet som vissa anordningar med drosktrafiken inom stationsområden betecknas som samtrafik utan är närmast att anse såsom vanlig godsdistribution. Dylig godsforsling är emellertid av stor betydelse och omfattning genom den systematiska organisation härför, som är införd vid och anknuten till järnvägsnätet. Denna rörelse är som regel baserad på särskilda avtal med vissa åkare, vilka såsom entreprenörer åtagit sig att svara för godsforslingen, eller ombesörjes av järnvägarna själva. I en särskild publikation, den s. k. fortaxan, gemensamt utgiven av statens och de enskilda järnvägarna, angivas samtliga stationsorter, för närvarande omkring 265, där godsforsling äger rum.

Beträffande omfattningen av de kombinerade transporterna på järnväg och bil, fränsett nyss avsedda utkörning och avhämtning, kan till en början nämnas, att järnvägsstyrelsen låtit verkställa en utredning angående omfattningen av den del av statens järnvägars godstrafik, som under tiden 15 maj—14 juni 1945 utfördes i kombination med transport å billinjer, även järnvägaras egna (utom Övertorneå—Pajala). Undersökningen berör även annan

kombinerad trafik än sådan, som är organiserad i någon av nedan angivna särskilda former. Utredningen har utvisat följande.

Stycke gods vid statens järnvägar överlämnat

	från järnväg till billinje			från billinje till järnväg		
	antal sändningar	antal kolli	vikt ton	antal sändningar	antal kolli	vikt ton
Total	66 728	138 244	3 522	23 595	46 973	1 367
Härav i Norrland	38 584	82 765	1 935	10 399	20 759	553

I fråga om stycke gods (expressgods, paketgods, ilstycke gods och fraktstycke gods), som anlänt med järnväg och vidarebefordrats å billinjer, representerade Norrland sålunda drygt hälften eller 55 % av totala godsmängden, medan i fråga om stycke gods, som anlänt med billinje och vidarebefordrats å järnväg, motsvarande andel utgjorde omkring 40 % av totaltrafiken. Förstnämnda trafik — från järnväg till billinje — dominerade och utgjorde 72 % av hela ifrågavarande godsmängd. Ur sammanställningen erhålles, genom att antalet kolli ställes i relation till viktmängden, även uppgift om den genomsnittliga storleken per kolli. I trafik från järnväg till billinje utgjorde medelvikten 25,5 kg och i motsatt trafik 29,1 kg per kolli. Motsvarande medelvikt per sändning utgjorde 52,8 respektive 57,9 kg.

Enligt förenämnda undersökning hade under ifrågavarande tidsperiod förutom stycke gods jämväl överförts 2 025 ton vagnslastgods från järnväg till billinjer och i andra riktningen 419 ton, motsvarande respektive 192 och 35 sändningar. Av nämnda siffror kommo på Norrland respektive 1 807 och 247 ton vagnslastgods, motsvarande respektive 165 och 30 sändningar.

I primärmaterialet till undersökningen lämnas även uppgift om de olika ifrågakommande billinjernas längd samt i vilken omfattning trafiken utförts med omnibus, person- eller lastbil. En sammanfattning av dessa uppgifter ger följande resultat.

Trafiken huvudsakligen utförd med

	omnibus, personbil (innefattar även sådana med släpvagn)		lastbil		buss och lastbil		Samtliga	
	Antal linjer	km	Antal linjer	km	Antal linjer	km	Antal linjer	km
Totalt	406	15 119	101	4 188	72	2 952	579	22 239
Härav i Norrland .	159 ¹	7 781 ¹	82	3 739	37	2 040	278	13 560

¹ Härav 31 linjer med kombinerad buss och lastbil, 1 608 km.

För Norrlands vidkommande uppgick sålunda hela antalet billinjer, över vilka gods befordrades till och från statens järnvägar, till 278 med en sammanlagd längd av 13 560 km. Flertalet linjer trafikerades med omnibusar, men även rena lastbilslinjer förekommo.

Den godstrafik å statens järnvägar, som överföres till respektive från billinjer och för vilken ovan redogjorts, är av relativt ringa omfattning, om densamma jämföres med statens järnvägars totala godstrafik. För ifrågasvarande tidsperiod av en månad uppgick sålunda det här avsedda stycke-godset till i runt tal 5 000 ton, medan statens järnvägars totala styckegods- trafik under samma tid kan beräknas ha uppgått till omkring 150 000 ton. Den styckegodstrafik, som framfördes i kombination med billinjetrafik, utgjorde alltså endast 3 à 4 % av totaltrafiken. Till jämförelse härmed kan nämnas, att motsvarande siffra för statens järnvägars samtrafik beträffande styckegods med enskilda järnvägar utgjorde 29 % för hela år 1944. Man bör vid ett bedömande av billinjesamtrafikens storlek ihågkomma, att den övervägande delen av statens järnvägars styckegodstrafik framföres till städer och större konsumtionscentra, från vilka behov icke föreligger för vidare transport med billinjer. Det är emellertid uppenbart att, där samtrafik med billinje finnes ordnad på tillfredsställande sätt, härigenom också skapats förutsättningar för trafik, som eljest icke kommit till stånd eller måst ordnas på annat sätt. Vid de enskilda järnvägarna torde kombinerade transporter motsvarande de här avsedda försiggå i sannolikt ungefär liknande omfattning som vid statens järnvägar.

I icke ringa utsträckning ha träffats särskilda *avtal mellan järnvägsförvaltning och utövar av billinjetrafik* om anordningar för kombinerad järnvägs- och billinjetrafik. För trafikanten innebär denna samarbetsform möjligheter att i samband med järnvägstransport utan eget extra besvär med godsets omexpediering få detsamma vidarebefordrat till respektive från trafikplats belägen vid billinje. Härvid kan avsändaren erlægga det totala fraktbeloppet för hela transportsträckan i ett sammanhang. Å järnvägsfraktsedeln anges emellertid järnvägsstationen som avsändnings- respektive bestämmelsestation. Trafikplatsen vid billinjen förekommer på järnvägsfraktsedeln endast som mottagarens respektive avsändarens adress. Vid godsets omexpediering till billinje för vidare befordran till adressat å trafikplats utefter billinjen betraktas entreprenören i allmänhet såsom järnvägens ombud men vid trafik i motsatt riktning såsom trafikantens. Utmärkande för denna kombinerade godstrafik över järnväg och billinje, inberäknat järnvägens egna och postverkets billinjer, är även, att befördringsavgiften för järnvägstransporten beräknas för sig på grundval av järnvägstaxan och befördringsavgiften för billinjetransporten för sig på grundval av en mellan järnvägsförvaltningen och billinjetrafikutövaren överenskommen taxa. Det totala fraktbeloppet för hela transportsträckan erhålles genom hopsummering av de på nyssnämnt

sätt beräknade delfrakterna. Fraktbelopp beräknade på dylika grunder pläga betecknas som *snittfrakter*.

Här avsedda kombinerade järnvägs- och billinjetransporter, vilka såsom nämnts möjliggjorts genom frivilligt ingångna avtal och sålunda icke ha någon fastare förankring i några föreskrifter angående skyldighet för trafikutövare att transportera gods i samtrafik, skilja sig icke blott i fråga om fraktberäkningen utan även i flera viktiga formella hänseenden — särskilt beträffande godsets expeditionella behandling, bortfraktarens ansvarighet m. m. — från vad som plägar benämnas godssamtrafik i egentlig bemärkelse enligt föreskrifterna i godssamtrafikbestämmelserna för järnvägarna. För trafikanten innebär likväl den form av »samtrafik», för vilken här redogjorts, vissa betydelsefulla förmåner, nämligen möjligheterna att erhålla gods om-expedierat mellan de olika trafikmedlen och att i ett sammanhang få erlagga det totala fraktbeloppet, som sedermera genom bortfraktarens försorg fördelas mellan järnväg och billinje. I regel befordras i dylik samtrafik endast gods, som med hänsyn till form, omfång och vikt lämpar sig för befordring med omnibus. Å vissa billinjer mottagas dock även vagnslastgods till befordran men då vanligen efter särskilt träffad överenskommelse. I den tidigare omnämnda fortaxan finnas de billinjer förtecknade, med vilka järnvägarna upprättat en organisatorisk samverkan av nämnt slag. Taxan innehåller jämväl under varje särskild billinje uppgifter om vilka taxor som tillämpas, tidtabellsuppgifter angående turerna, trafikplatsernas namn utefter billinjen samt förefintliga in- och utlämningsställen för gods å vissa trafikplatser.

Dylika organisatoriska anordningar för omexpediering av gods mellan järnväg och billinjer ha kommit till stånd vid omkring 450 järnvägsstationer i hela landet. Till jämförelse härmed må nämnas, att hela antalet järnvägsstationer vid utgången av år 1944 uppgick till 1 749, vartill kommo 1 849 håll- och lastplatser. I syfte att särskilt för Norrlands vidkommande belysa möjligheterna för trafikanterna att i denna form av samverkan mellan järnvägar och billinjer erhålla gods befordrat från vilken som helst järnvägsstation till en trafikplats utefter en billinje samt vice versa ha sammanställts vissa data på grundval av uppgifterna i den fortaxa, som utfärdats att gälla från och med den 1 maj 1945.

Antalet järnvägsstationer, utgörande kontaktpunkter för dylik godssamtrafik mellan järnvägar och billinjer i Norrland, uppgick under sommaren 1945 till 91. Antalet billinjer med sådan anknytning till järnväg uppgick till 150 med en sammanlagd linjelängd av icke mindre än i runt tal 7 400 km. Till jämförelse må nämnas, att Norrlands järnvägslinjer ha en längd av i runt tal 4 400 km. Antalet trafikplatser på förenämnda billinjer, till och från vilka gods kunde sändas i kombination med järnvägstransport, uppgick till omkring 1 100 (dubbelräknade trafikplatser frånräknade). Det största antalet

dylika trafikplatser uppvisade Västerbotten och Ångermanland och det minsta antalet Härjedalen, Medelpad och Gästrikland. Enbart i Lappland funnos 21 billinjer i organiserad samtrafik med järnväg. Dessa billinjers längd uppgick till 1 801 km. Omkring 150 trafikplatser lågo utefter dessa billinjer.

Antal billinjer m. m. i Norrland, å vilka »samtrafik» i ovan angiven bemärkelse ägde rum sommaren 1945 (enligt uppgift i fortaxan).

Landskap	Antal järnvägsstationer	Antal billinjer	Antal trafikplatser vid dylika billinjer	Billinjernas sammanlagda längd km
Lappland	12	21	147	1 801
Norrbottn	16	24	148	1 091
Västerbotten	10	27	265	1 612
Ångermanland	16	26	219	888
Medelpad	5	5	36	169
Jämtland	13	21	173	1 104
Härjedalen	2	2	19	170
Hälsingland	14	18	105	444
Gästrikland	3	6	43	155
Hea Norrland	91	150	1 155	7 434

Taxesättningen för godssamtrafik mellan *statens järnvägar tillhöriga järnvägar och billinjer* sker, såsom redan nämnts, vanligen på grundval av sammanläggning av respektive avgifter i lokaltrafik. För Övertorneålinjen tillämpas dock järnvägstaxan med genomgående avgiftsberäkning.

Den personsamtrafik, som finnes inrättad mellan järnväg och billinje i sådana fall, då båda trafikmedlen ägas av statens järnvägar är av två olika slag. Den s. k. allmänna samtrafiken omfattar trafik mellan å ena sidan samtliga i personsamtrafik deltagande statens och enskilda järnvägars stationer och å andra sidan, för Norrlands del, vissa platser vid billinjer i Härjedalen (Mattmar-, Åsarne-, Hede- och Sveglinjerna) jämte samtliga platser å Övertorneålinjen (beträffande denna linje se nedan). Till den allmänna samtrafiken kan även hänföras samtrafik mellan vissa större järnvägsstationer och ett antal mindre platser vid sådana linjegrupper, som nyss nämnts. För linjerna i Härjedalen omfattar samtrafiken endast expediering till billinjerna året runt. Den s. k. speciella samtrafiken gäller trafik mellan å ena sidan järnvägsstationer, belägna å vissa större orter, bland andra Gävle, Söderhamn, Sundsvall, Östersund och Sveg, samt å andra sidan ett antal billinje-hållplatser i närheten av respektive huvudort. Medan den allmänna samtrafiken domineras av turistresor, utgöres den speciella samtrafiken till stor del av affärsresor samt resor mellan bostad och arbetsplats. Som huvudregel för taxesättningen i samtrafik (bortsett från Övertorneålinjen) gäller, att samtrafikavgiften erhålles genom att avgifterna i lokaltrafik å järnvägs-

sträckan (i allmänhet 3:e klass) respektive billinjesträckan sammanläggas. I den speciella samtrafiken finnas emellertid vissa nedsättningar i samtrafikavgifter i förhållande till lokaltrafikavgifterna. Medan taxan i lokaltrafik exempelvis å järnvägssträckan Sveg—Hede utgör 4: 50 kronor och å billinjesträckan Hede—Funäsdalen 5: 10 kronor, utgör taxan i samtrafik Sveg—Hede—Funäsdalen 8: 40 kronor.

Personsamtrafik mellan *postverkets diligenslinjer och statens järnvägar* har i viss utsträckning anordnats efter överenskommelser mellan generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen. Anordningen innebär bland annat, att genomgående biljetter till nedsatta priser tillhandahållas för resa mellan, å ena sidan, orter utmed diligenslinjerna och, å andra sidan, vissa bestämda stationer vid statsbanorna.

Även viss godssamtrafik mellan statens järnvägar och ett antal postdiligenslinjer har igångsatts, i det att järnvägs gods i den utsträckning, detta av vederbörande platsbefäl prövas lämpligt, utköres respektive uppsamlas medelst postdiligens. Därvid gäller vad ovan sagts om samtrafik med privat utövare av billinjetrafik.

I vissa undantagsfall förekomma även vid kombinerade godstransporter på järnväg och bil *godssamtrafik i egentlig bemärkelse*, varvid järnvägarnas godssamtrafikföreskrifter gälla vid transport över järnväg i kombination med billinje, vars funktion härvid blir likvärdig med järnvägstrafik. Så är fallet beträffande den i statens järnvägars regi bedrivna trafiken å billinjen mellan Övertorneå och Pajala, den i enskild regi bedrivna lastbillinjen mellan Arvidsjaur/Slagnäs och Arjeplog, samt den av Gotlands järnvägar drivna billinjen mellan Lärbro och Fårösund.

Den långtgående samordning i taxetekniskt avseende, som råder beträffande *billinjen Övertorneå—Pajala*, har av statsmakterna ansetts befogad på grund av att billinjen närmast är att anse som ett substitut för järnväg. Redan år 1918 var frågan om förbättrade kommunikationer i Tornedalen aktuell och föremål för framställningar och utredningar med sikte på anläggandet av en järnvägslinje. År 1925 anbefalldes Kungl. Maj:ts järnvägsstyrelsen att verkställa utredning angående ett dylikt järnvägsprojekt. Med överlämnande av den begärda utredningen år 1927 avstyrkte järnvägsstyrelsen järnvägsförslagets realiserande men framkastade i stället tanken på en billinje, å vilken statens järnvägars genomgående taxa för befordring av både personer och gods skulle tillämpas. Sistnämnda synpunkt delades av statsutskottet, som avstyrkte vid 1927 års riksdag väckta motioner om anvisande av medel för påbörjande av en järnväg mellan Övertorneå och Pajala. Sedan järnvägsstyrelsen år 1928 avgivit förslag med utredning rörande en billinje, beslöt 1929 års riksdag bifalla Kungl. Maj:ts på järnvägsstyrelsens förslag grundade framställning om anslag för en dylik billinje. Denna öppnades för

allmän trafik den 1 juli 1931. Driften på billinjen ombesörjdes till och med juni 1939 av en entreprenör i enlighet med särskilt mellan honom och statens järnvägar träffat avtal men sker numera i statens järnvägars egen regi.

Övertorneålinjen skiljer sig i så måtto från övriga av statens järnvägar drivna billinjer, att den i alla avseenden är att betrakta som en integrerande del av statsbanenätet. Den kan närmast jämföras med statens järnvägars tågfarjelinjer. Sålunda gälla på billinjen järnvägstrafikstadgan och gällande internationella fördrag liksom taxebestämmelserna för järnvägstrafik. Till och från billinjens trafikplatser befordras personer, resgods, levande djur, express-, paket-, il- och fraktgods samt postgods. Vid befordring mellan billinjens trafikplatser och samtliga stationer vid statens eller enskilda järnvägar, som deltaga i den allmänna person- och godssamtrafiken, äger genomgående fraktberäkning rum. Frakten genomräknas sålunda med ledning av avståndet över Övertorneå, och sändningarna behandlas som samtrafikförsändelser. Vissa avvikelser gälla dock i detta avseende, vilka sammanhånga med den s. k. Tornedalstaxan. Denna sistnämnda, som trädde i kraft den 1 februari 1930, innebär vissa nedsättningar i biljettavgifter och fraktsatser för den lokala trafiken på järnvägslinjen Haparanda—Övertorneå. För godstrafiken innebär Tornedalstaxan, att oavsett godsslaget de mycket låga tariffrerna 10 och 13 skola tillämpas för vagnslast om minst 5 respektive 10 ton. För vissa varuslag får dessutom den lägsta tariffen (14) tillämpas som »fullvagnstariff». För styckegods under 500 kg gälla vissa rabatterade fraktsatser för avstånd över 74 km. Tornedalstaxan gäller även för lokala transporter å billinjen Övertorneå—Pajala samt för samtrafik mellan billinjens trafikplatser och stationer å järnvägslinjerna Haparanda—Övertorneå samt Karungi—Lappträsk. I samtrafik med stationer å andra järnvägslinjer gälla i vissa hänseenden särskilt expeditionssätt. Sålunda har en resande, som önskar lösa direkt biljett från billinjen till sådan station, att lösa denna biljett å Övertorneå järnvägsstation. Föraren å omnibussen upptager vid sådana fall en förskottsavgift, som ungefär motsvarar biljettavgiften för billinjesträckan, beräknad enligt avgiften i tredje klass.

Vad åter angår samordningen av taxorna vid transporter å *billinjen Arvidsjaur/Slagnäs—Arjeplog* må följande anföras. *Paket-, il- och fraktstyckegods* expedieras direkt å billinjen Arvidsjaur—Arjeplog till och från samtliga i den svenska godssamtrafiken intagna stationer. På såväl fraktsedel som adresskort skall Arjeplog angivas som bestämmelse- respektive avsändarstation. Frakten utgår enligt järnvägstaxan efter avståndet mellan avsändnings- respektive bestämmelsestationen och Arvidsjaur ökat med 88 km, som utgör avståndet mellan Arvidsjaur och Arjeplog. Även om godset befordras över endast en del av billinjen, ökas avståndet med nyssnämnda kilometertal. Utöver frakt enligt ovannämnda beräkningsgrunder tillkomma följande extra avgifter, nämligen för paketgods 10 öre per kolli och för il- och fraktstycke-

gods 5 öre per begynnande 10-tal kg. Sändningar om minst 1 000 kg vikt till en och samma mottagare, bosatt i Arjeplogs kyrkby, avlämnas å mottagarens gård utan särskild kostnad för denne.

Å billinjen Slagnäs—Arjeplog expedieras *vagnslastgods* — dock ej träkol, ved, malm och slig — likaledes till och från samtliga i den svenska gods-samtrafiken intagna stationer. Även härvid skall Arjeplog angivas å frakt-sedel och adresskort såsom bestämmelse- respektive avsändningsstation. Frakten utgår enligt järnvägens taxa efter avståndet mellan avsändnings-respektive bestämmelsestationen och Slagnäs, ökat med 61 km, motsvarande avståndet mellan Slagnäs och Arjeplog. Härutöver beräknas en extra avgift av 50 öre per begynnande 100 kg. Sammanlagda fraktkostnaden (frakt + extra avgift) skall dock uppgå till minst 150 öre per begynnande 100-tal kg.

Direkt expediering av gods äger jämväl rum över ångbåtsleden Nynäs-hamn—Visby mellan *Fårösund* och samtliga i den svenska godssamtrafiken intagna stationer, varvid godset befordras med bil mellan Lärbro järnvägsstation på Gotland och Fårösund. På såväl fraktsedel som adresskort skall dock Fårösund angivas som bestämmelse- respektive avsändarstation. I övrigt gälla för denna trafik järnvägarnas allmänna fraktberäknings- och expeditionsbestämmelser. Fraktsatserna äro dock bildade genom sammanläggning av särskilda avgifter för fartygs- och järnvägssträckan och för billinjesträckan.

Kap. 10. Taxesättningen för godstransport på stambillinje och vid samtrafik mellan sådan linje och järnväg.

Under avdelning VI kommer norrlandskommittén att förorda anordnandet av s. k. *stambillinjer* på vissa sträckor i Norrland. Avsikten härmed är att tillgodose områden, där på grund av näringsförhållandena eller eljest direkt anknnytning till järnvägsnätet är motiverad men där en järnväg icke för närvarande kan antagas komma till stånd med hänsyn till trafikunderlagets relativa litenhet och de driftsförluster, som sannolikt skulle uppkomma på järnvägsrörelsen. Trafiken på ifrågavarande stambillinjer, som kunna sägas utgöra substitut för järnvägar, bör bedrivas i statens järnvägars egen regi eller av dessa överlåtas på entreprenör. Det bör härvid även kunna ifrågakomma, att postverket — såsom nu är fallet på många sträckor — ombesörjer trafiken i fråga. Statens järnvägar böra emellertid i sin egenskap av järnvägs-innehavare i sista hand bära ansvaret för trafiken på stambillinjerna. Från de utefter billinjerna belägna trafikplatserna — vilka i princip få samma karaktär som järnvägsstationer — bör gods kunna sändas till vilken som helst järnvägsstation och vice versa. Liksom nu är fallet beträffande den förut

omnämnda billinjen mellan Övertorneå och Pajala, böra i stort sett samma bestämmelser gälla för billinjerna som för järnvägstrafiken.

Med nu angivna utgångspunkter böra stambillinjerna även i taxehänseende samt i fråga om ansvarighet för gods m. m. såvitt möjligt erbjuda trafikanterna samma förmåner som järnvägarna. Järnvägstaxorna böra därför i sin helhet göras tillämpliga i fråga om godstransporter på dessa billinjer, i den mån icke förhållandena göra det möjligt att hålla än lägre taxor. Kommittén har även övervägt, huruvida å stambillinjerna, i likhet med vad ovan föreslagits för järnvägstrafiken i Norrland, böra tillämpas virtuella tariffavstånd. Emellertid har kommittén funnit detta icke vara lämpligt av driftsekonomiska skäl.

Då lokaltrafiken å stambillinjerna i regel icke skulle komma att sträcka sig över större avstånd, skulle denna trafik icke i mera betydande grad kunna utnyttja vid järnvägarna tillämpade fallande fraktsatser med växande avstånd liksom ej heller den av kommittén föreslagna nedsättningen av taxorna för längre transporter. Dessa förmåner kunna däremot utnyttjas vid samtrafik med järnvägarna om, såsom kommittén förordar, härvid får tillämpas genomgående fraktberäkning grundad på järnvägarnas taxesystem.

Norrlandskommittén är ej främmande för att en generell tillämpning av statens järnvägars taxesystem även på billinjetrafik kan komma att leda till att denna utnyttjas till transporter, som lämpligare borde ordnas på annat sätt och som kunna bli direkt förlustbringande för järnvägarna. Att en stambillinje skulle utnyttjas exempelvis för sådan lokaltrafik, som består i att större partier grus el. dyl. transporteras från en plats till en annan, och att statens järnvägar skulle vara förpliktade att ställa bil till förfogande här för mot gällande låga järnvägstariff, är icke vad som åsyftas med kommitténs förslag. Med tanke på dylika fall har kommittén funnit sig alternativt böra överväga en taxesättning för stambillinjerna, som tager större hänsyn till självkostnaderna för biltrafiken.

Enligt detta alternativ, för vilket kommittén nu vill lämna en redogörelse, skulle den av järnvägarna tillämpade värdetarifferingsprincipen slopas på stambillinjer såvitt gäller godssändningar, vilka på järnväg fraktberäknas efter vagnslastgodstariffer. Lämpligen kunde härvid statens järnvägars nuvarande tariff 3, avseende sändningar om minst 2,5 ton fraktgods i vagnslaster, tillämpas å stambillinjerna vid befordran av alla sändningar av minst 2,5 ton, medan vid sändningar understigande en vikt av 2,5 ton skulle tillämpas de tariffer, som gälla för fraktstyckegods, småfraktgods och paketgods vid järnvägstransport. Då fraktsatserna enligt tariff 3 stiga proportionellt med ökade transportavstånd upp till 400 km, är tariffen följaktligen för nämnda avstånd konstruerad i överensstämmelse med gängse princip för biltaxor. För längre transporter än 400 km torde den reguljära billinjetrafiken endast mera sällan komma att utnyttjas.

Tillförlitligt material för bedömande av huruvida tariff 3 är lämplig att tillämpa å sändningar om minst 2,5 ton å stambillinjer erbjuder sig icke under den omställningsprocess, som i nuvarande situation å den allmänna fraktmarknaden kan sägas ha tagit sin början. Kommittén får därför inskränka sig till att söka belysa frågan på grundval av förhållandena åren närmast före kriget.

I förenämnda, år 1937 framlagda sakkunnigutredning angående godstaxans revidering återfinnes en redogörelse för uppgifter, som till ledning för bedömande av en del konkurrensförhållanden införskaffats rörande frakterna för vissa landsvägstransporter med bil. På grundval av dessa uppgifter räknade de sakkunniga med en konkurrensfrakt i lastbilstrafik av omkring 45 öre per 100 kg vid 50 km, omkring 80 öre vid 100 km och omkring 150 öre vid 200 km. Dessa siffror kunna jämföras med fraktsatserna enligt tariff 3 på järnväg, vilka på motsvarande avstånd utgöra respektive 67 öre, 112 öre och 202 öre per 100 kg. Minimitarifferna för 2,5 tons vagnslastgods ha i nyssnämnda utredning upptagits med respektive 89 öre, 111 öre och 155 öre per 100 kg på de angivna avstånden. För avstånd under 100 km ligger järnvägens tariff 3 under minimitariffen. Däremot låg, som förhållandena gestaltade sig år 1936, tariff 3 för samtliga avstånd upp till 200 km högre än motsvarande fraktsatser inom lastbilstrafiken.

För att närmare belysa järnvägsfrakternas nuvarande lägen vid olika avstånd och olika stora sändningar i förhållande till motsvarande frakter enligt tidigare omnämnda normaltaxor — vilka rekommenderats till användning vid billinjetrafik — har frakten för vissa sändningar å avstånd upp till 200 km uträknats och sammanställts i en tablå efter detta kapitel. Som ett studium av siffrorna giver vid handen, ligga för närvarande normaltaxorna i allmänhet högre än järnvägens tariff 3. Detta gäller i synnerhet så stora sändningar som 2,5 ton. Som regel transporteras dock icke sändningar av nyssnämnda storlek i den reguljära billinjetrafiken utan i främsta rummet paketgods och småfraktgods. För större sändningar angives oftast i fortaxan, att frakt utgår efter särskilda bestämmelser. Normaltaxorna torde med andra ord icke tillämpas å dylika större sändningar.

Huru förhållandena komma att gestalta sig, sedan kostnaderna i framtiden kommit att stabilisera sig, undandraget sig för närvarande närmare bedömande. Kommittén har dock funnit, att tariff 3 åtminstone försöksvis torde kunna användas vid godsets taxering å stambillinjerna, i den mån icke järnvägarnas taxsystem anses i sin helhet böra tillämpas på ifrågavarande transporter.

Av vad kommittén ovan anfört framgår, att vid samtrafik mellan stambillinje och järnväg enligt kommitténs mening bör tillämpas genomräknad frakt. Om även vid sådan samtrafik tariff 3 tillämpas å stambillinjen för alla

sändningar av minst 2,5 ton vikt oavsett godsets värde, uppstå vid genomgående fraktberäkning i vissa fall taxetekniska komplikationer, som här nedan närmare skola klarläggas. Sådana komplikationer göra sig ej gällande beträffande taxering av gods, som å såväl järnväg som stambillinje befordras enligt järnvägarnas nuvarande taxor för paketgods, småfraktgods och frakstykkegods, enär samma tariffer tillämpas för hela transportsträckan, och detsamma gäller av naturliga skäl jämväl gods som å järnväg taxeras enligt tariff 3. För gods, som å järnväg taxeras efter billigare tariff än tariff 3, kommer däremot vid samtrafik med stambillinjer och tillämpning av genomräknad frakt det förhållandet att uppkomma, att transporten å järnvägen utföres efter i godsindelningen föreskriven tariff men på stambillinjen efter tariff 3. Om såsom ett exempel antages, att en vara befordras dels 240 km på en järnvägssträcka varå godset taxeras enligt tariff 9 A, och dels 60 km på en stambillinje, varå godset skall taxeras enligt tariff 3, kan den genomräknade frakten härvid fastställas på följande sätt. Först uppslås fraktsatsen för hela transportsträckan enligt tariff 9 A (i exemplet 300 km) såsom om transporten uteslutande skett å järnväg. Då emellertid godset å stambillinjen transporterats 60 km, för vilken sträcka frakt skall utgå enligt tariff 3, måste följaktligen från frakten enligt tariff 9 A avdragas den frakt, som belöper å bilsträckan (60 km) och i dess ställe tilläggas frakten enligt tariff 3. För transporten å järnvägen erlägger trafikanten endast skillnaden mellan fraktsatserna för 300 km och 60 km enligt tariff 9 A i stället för den fraktsats som enligt nämnda tariff skulle ha utgått för 240 km och som han vid tillämpning av snittfraktsystemet hade haft att erlägga. För billinjetransporten erlägger han däremot frakt för 60 km enligt tariff 3. Detta innebär, att till den för hela transportsträckan beräknade frakten enligt tariff 9 A skall göras ett tillägg för billinjetransporten, vilket tillägg utgör skillnaden mellan frakten enligt tariff 3 och tariff 9 A för 60 km transportavstånd å billinjen.

Den genomräknade totala fraktsatsen per 100 kg kan skrivas under formeln:

$$e + (a - b),$$

där e = fraktsatsen enligt tariff 9 A för hela transportsträckan (300 km),

a = fraktsatsen för billinjesträckan (60 km) enligt tariff 3 och

b = fraktsatsen för billinjesträckan enligt tariff 9 A.

Enligt nu åsyftade metod har sålunda till grund för den genomgående fraktberäkningen lagts den å järnvägssträckan tillämpliga tariffen (i exemplet tariff 9 A) och för billinjetransporten gjorts ett tillägg, som utgör skillnaden mellan fraktsatserna enligt de båda tarifferna för det avstånd godset framföres å stambillinjen.

Under antagande att fraktsatsen enligt tariff 3 ungefär skulle motsvara självkostnaden för billinjetransporten och att denna andel av det genomräknade fraktbeloppet bokföringsmässigt skulle tillföras billinjen, skulle följaktligen järnvägens anpart av det genomräknade totala fraktbeloppet komma att uppgå till $(e - b)$, d. v. s. skillnaden enligt tariff 9 A mellan fraktsatserna för 300 respektive 60 km. Denna skillnad är givetvis alltid mindre än den fraktsats, som enligt tariff 9 A utgår för en järnvägstransport av 240 km. Om sistnämnda fraktsats betecknas med c , utgör följ-

aktligen skillnaden $c - (e - b)$ den vinst trafikanten erhåller på den genomgående fraktberäkningen. Ty om snittfraktsystemet tillämpas skulle trafikanten ha fått erlægga c öre per 100 kg för järnvägstransporten enligt tariff 9 A och a öre per 100 kg för transporten å billinjen enligt tariff 3 eller tillhopa $(a + c)$ öre.

En annan metod för genomräkningen av frakten skulle vara att till grund för denna lägga tariff 3 och göra ett avdrag för skillnaden mellan fraktsatserna för 240 km enligt tariff 3 och 9 A. Kommittén har emellertid funnit den ovan angivna metoden vara logiskt riktigare, i det man betraktar stambillinjen som en förlängning av järnvägen, varför godset följaktligen bör behandlas som om det i sin helhet framfördes enbart å järnväg, dock med den modifikation att taxeringen å billinjen icke sker efter godsets ekonomiska värde utan efter tariff 3.

Till belysande av innebörden av fraktens genomräkning i det fall, som här ovan avsetts, må lämnas följande sammanställning:

1. Fraktsats för hela transportsträckan 300 km enligt tariff 9 A	156 öre/100 kg
2. Fraktsats för 60 km å billinje enligt tariff 3	76 » »
3. Dito enligt tariff 9 A	55 » »
4. Skillnaden för 60 km enligt tariff 3 och 9 A	$76 - 55 = 21$ »
5. Summan av frakt enligt ovan under punkt 1 och 4	$156 + 21 = 177$ »

Vid tillämpningen i stället av snittfrakter skulle taxeberäkningen bliva följande:

1. Järnvägsfrakt enligt tariff 9 A för 240 km	137 öre/100 kg
2. Bilfrakt för 60 km enligt tariff 3	76 » »
3. Summa frakt enligt ovan under punkt 1 och 2	213 » »

Det förtjänar uppmärksammas att, om statens järnvägar i fall, där möjlighet finnes att utföra en transport antingen i sin helhet över järnväg eller helt eller delvis över en stambillinje, av trafiktekniska eller driftsekonomiska skäl föredrar förstnämnda befordringssätt, taxeberäkningen för transporten likväl bör ske, såsom om stambillinjen utnyttjats, om detta är förmånligare för trafikanten.

Införandet av genomgående fraktberäkning mellan järnvägar och stambillinjer på det sätt, som ovan skisserats, skulle kunna medföra en icke oväsentlig ökning av det praktiska arbetet med fraktens fastställande. Vid genomgående fraktberäkning måste nämligen vid godsets expediering först fraktsatsen slås upp i järnvägstaxan för hela transportsträckan (järnväg inklusive billinje) enligt den tariff godset taxeras efter på järnväg. Därefter måste fraktsatsen slås upp för billinjesträckan dels enligt tariff 3 och dels enligt den på järnvägssträckan tillämpade tariffen, varpå skillnaden tages mellan sistnämnda två fraktsatser. Denna skillnad adderas till sist till den för hela transportsträckan genomräknade frakten. För fraktens fastställande behövas sålunda dels tre uppslag i taxan, dels en subtraktion och dels en

addition. Vid fastställandet av snittfrakter behöva däremot endast två uppslag göras i taxan, åtföljda av en addition, eller sålunda tre operationer mot fem vid genomgående fraktberäkning och tillämpande av olika tariffer för järnvägs- och billinjetransport. Vid tillämpandet av en och samma tariff för såväl järnvägs- som biltransporten, vilket blir fallet beträffande paketgods, småfraktgods och styckegods ävensom vagnslastgods, som taxeras enligt tariff 3, erhålles det genomräknade fraktbeloppet omedelbart genom ett enda uppslag i taxan. Så skulle alltid bliva fallet, om genomgående fraktberäkning, i enlighet med kommitténs här ovan framställda principiella förslag, generell och utan inskränkning finge tillämpas på transporter av alla slags gods på stambillinjerna.

För att minska de praktiska olägenheter, som det här närmast diskuterade alternativet till modifierad genomräkning av frakten vid godssamtrafik i vissa fall skulle komma att medföra, har kommittén övervägt, huruvida icke den genomräknade frakten skulle kunna erhållas genom att man i praktiken ginge tillväga på samma sätt som vid fastställandet av snittfrakter. Härigenom skulle operationernas antal nedbringas från fem till tre och något merarbete för personalen icke behöva uppstå. Kommittén har funnit, att detta syfte kan ernås genom att den ovan avsedda differensen ($a-b$) en gång för alla uträknas för samtliga tariffer (4 t. o. m. 14) samt tabuleras och införes i en bilaga till järnvägstaxan. Härför erfordras blott omkring två uppslag (fyra trycksidor i taxan). En dylik tabell över differensen kan givas följande uppställning:

Skillnad öre i fraktsats per 100 kg mellan tariff 3 och nedanstående tariffer för vidstående transportlängder.

Kilometer	Vagnslasttariff								
	4	5	6	7	8	9	9 A	13	14
	Öre per 100 kg								
10	5	5	5	5	5	5	9	15	18
20	6	6	6	6	6	6	11	20	24
30	8	8	8	8	8	8	13	26	30
100	18	18	18	18	18	32	32	67	74
300	48	48	48	60	99	136	136	202	213

Därefter kan fastställandet av den genomräknade frakten ske lika enkelt som vid snittfraktberäkning. Först slås enligt ovanstående formel fraktsatsen upp i taxan, därefter slås skillnaden ($a-b$) upp i ovanstående tabell, varefter de båda beloppen adderas för erhållande av totalfrakten.

När kommittén här ovan diskuterat olika alternativ för beräkning av frakten vid samtrafik mellan järnväg och stambillinje, har syftet härmed varit att komma fram till en taxesättning, som ter sig skäligen med hänsyn

såväl till trafikantens intressen som till kostnaderna för transportens utförande. Däremot har kommittén ej avsett, att sättet för fraktberäkningen skall inverka på den fördelning som behöver ske mellan statens järnvägar och respektive bilföretag i de fall, då järnvägarna ej uppehålla trafiken på stambillinjen i egen regi utan finna lämpligt att med posten eller annat företag träffa överenskommelse om trafikens handhavande. Huru den ur trafikantens synpunkt tillkomna fraktninskningen för den sammanlagda järnvägs- och bilsträckan bör fördelas mellan trafikföretagen i dylika fall, torde få avgöras efter underhandlingar dem emellan.

Vilka konsekvenser anordnandet av stambillinjer, å vilka tillämpas statens järnvägars godstaxa, kan få med avseende å järnvägarnas ekonomiska resultat, är svårt att bedöma. Detta måste bli beroende av huru självkostnaderna för biltrafiken komma att ligga i förhållande till nämnda taxa. Ett mera bestämt bedömande härav låter sig knappast göra, innan prisförhållandena stabiliserats. Enligt vad som framgår av det föregående torde emellertid, i varje fall om tariff 3 kommer att tillämpas såsom lägsta taxa i billinjernas lokaltrafik, självkostnaderna på dessa bliva täckta. Huru förhållandena ställa sig i fråga om kombinerade bil- och järnvägstransporter är däremot med hänsyn till omlastningskostnaderna mera tveksamt. Norrlandskommittén har i anledning härav övertvägt, om ej extra avgifter borde uttagas vid omlastning i likhet med vad som sker vid samtrafik mellan olikspåriga järnvägslinjer. Kommittén har emellertid funnit sig för sin del icke böra förorda, att nu ifrågasvarande kombinerade järnvägs- och biltransporter betungas på sådant sätt.

Det skulle kunna ifrågasättas, om icke billinjen Övertorneå—Pajala, som redan ett antal år drivits med tillämpning av genomräknad frakt, skulle kunna ge material för ett erfarenhetsmässigt framräknande av det sannolika resultatet av en liknande taxesättning även på andra sträckor. Nämnda linje har gått med förlust för statens järnvägar, åtminstone om man ser linjen såsom ett isolerat företag och ej tar hänsyn till att densamma kan ha tillfört andra delar av järnvägarnas linjenät ökade inkomster. Mot att taga ifrågasvarande billinje till utgångspunkt för kalkyler rörande de föreslagna stambillinjernas ekonomiska resultat har kommittén emellertid funnit invändningar kunna resas ur flera synpunkter. Den viktigaste av dessa är att på billinjen Övertorneå—Pajala icke tillämpas den vanliga järnvägstaxan utan en lägre fraktsättning enligt den s. k. Tornedalstaxan. Vidare ha resultaten från denna linje i hög grad växlat under senare år, beroende på förhållandena under kriget. Och slutligen är det, såsom framgått av vad nyss anförts, icke möjligt att nu med säkerhet kalkylera med den framtida prisutvecklingens inverkan på biltrafikens självkostnader.

Kommittén har ansett sig så mycket hellre kunna avstå från att söka beräkna stambillinjernas räntabilitet, som dessa till stor del föreslås skola anordnas på sträckor, där önskemål framkommit om anläggande av järnväg.

I jämförelse med dessa projekt bör anordnandet av stambillinjer ur finansiell synpunkt framstå såsom mindre vittutseende.

Slutligen bör uppmärksammas, att kommitténs förslag om anordnande av vissa stambillinjer äro att betrakta som försök. Om resultaten skulle föranleda härtill, bör givetvis en omprövning av billinjetrafikens fortsatta bedrivande på den ena eller andra sträckan och villkoren härför komma till stånd.

Jämförelse mellan fraktkostnaderna å järnväg och billinje.

Transportavstånd m. m.	Avgift i öre för sändningar om											
	3 kg	10 kg	25 kg	50 kg	60 kg	80 kg	100 kg	200 kg	300 kg	500 kg	1 000 kg	2 500 kg
20 km												
Å järnväg enl. gängse taxor ¹	50	70	70	70	70	70	70	140	200	280	550	1 100
Å billinje enl. normaltaxa	A I	50	50	50	75	100	100	100	180	260	420	820
	A II	50	50	75	100	125	150	150	270	390	630	1 230
	A III	50	75	100	125	150	200	200	360	520	840	1 640
	A IV	50	75	100	150	200	250	250	450	650	1 050	2 050
50 km												
Å järnväg enl. gängse taxor ¹	50	70	70	70	80	100	130	250	370	510	1 010	1 510
Å billinje enl. normaltaxa	A I	50	75	75	100	125	150	270	390	630	1 230	3 030
	A II	50	75	100	125	175	200	360	520	840	1 640	4 040
	A III	50	75	100	150	200	250	450	650	1 050	2 050	5 050
	A IV	75	100	125	175	225	300	300	540	780	1 260	2 460
90 km												
Å järnväg enl. gängse taxor ¹	60	80	80	80	130	170	200	400	600	810	1 610	2 610
Å billinje enl. normaltaxa	A I	50	75	100	150	200	250	450	650	1 050	2 050	5 050
	A II	75	100	125	175	225	300	300	540	780	1 260	2 460
	A III	75	100	150	200	275	325	325	585	845	1 365	2 665
	A IV	100	125	150	225	300	375	375	675	975	1 575	3 075
140 km												
Å järnväg enl. gängse taxor ¹	70	80	90	140	180	250	300	590	880	1 190	2 370	4 370
Å billinje enl. normaltaxa	A I	75	100	150	200	275	325	325	585	845	1 365	2 665
	A II	100	125	150	225	300	375	375	675	975	1 575	3 075
	A III	100	125	175	250	350	425	425	765	1 105	1 785	3 485
	A IV	100	125	175	275	375	475	475	835	1 195	1 915	3 715
200 km												
Å järnväg enl. gängse taxor ¹	70	90	110	190	260	330	410	820	1 230	1 640	3 270	5 270
Å billinje enl. normaltaxa	A I	100	125	175	250	350	425	425	765	1 105	1 785	3 485
	A II	100	125	175	275	375	475	475	855	1 235	1 995	3 895
	A III	125	150	200	300	400	525	525	945	1 365	2 205	4 305
	A IV	125	150	225	325	450	550	550	990	1 430	2 310	4 510

¹ Vid järnvägstransport har vid sändning av 3 kg tillämpats paketgodstaxan, vid sändning av 10, 25 resp. 50 kg småfraktgodstaxan, vid sändning av 60, 80 100, 200 resp. 300 kg tar. 1, vid sändning av 500 resp. 1 000 kg tar. 2 och vid sändning av 2 500 kg tar. 3. Vid tillämpningen av tar. 1, 2 och 3 har den provisoriska förhöjningen å 10 % inräknats. Vidare har överlag förutsatts, att frakten betalas på avsändningsstationen.

Kap. II. Godssamtrafik mellan järnväg och annan billinje än stambillinje.

Norrlandskommittén har i kapitel 10 bland annat behandlat taxesättningen för godstransporter vid samtrafik mellan järnväg och s. k. stambillinje. I detta kapitel kommer kommittén att diskutera möjligheterna till en utvidgad samtrafik mellan järnväg och andra billinjer än de nyss nämnda.

Den betydande utveckling som den motoriserade landsvägstrafiken undergått, har bland annat medfört ökat behov av omexpediering av gods mellan järnvägar och billinjer. Då billinjerna ofta grenar ut från järnvägsstationsorter eller på annat sätt äga förbindelse med järnvägsstation, skulle en välorganiserad godssamtrafik mellan de båda transportmedlen bliva av stor betydelse för befolkningen i områden, som sakna direkt järnvägsförbindelse. Det nu sagda gäller i särskilt hög grad för Norrlands vidkommande. Som i det föregående visats, förekomma för ett relativt stort antal orter icke blott i kustbandet utan även i det inre av Norrland möjligheter till kombinerade järnvägs- och billinjetransporter i sådana former, som angivas i den s. k. fortaxan. I Norrland finnes emellertid allt fortfarande ett relativt stort antal orter, som äro belägna utefter billinjer i förbindelse med järnvägsstation, utan att ändock åtnjuta förmånen av godssamtrafik med järnväg i dylika former. Omexpediering av gods från järnväg till bil och vice versa förekommer dock även å dessa linjer antingen genom trafikantens egen försorg eller genom ombud.

Där organiserad godssamtrafik icke kommit till stånd, kan förklaringen till detta vara, att statens järnvägar och vederbörande bilföretag icke kunnat komma överens om ett avtal härom på grund av delade meningar angående de taxor och bestämmelser i övrigt som skola tillämpas eller av andra skäl. Redan ingångna avtal kunna av liknande anledning uppsägas, utan att någon garanti finnes för att nytt avtal skall komma till stånd. Befolkningen å orter och platser, som tidigare varit i åtnjutande av dylik samtrafik, kan alltså en vacker dag berövas denna förmån. Att en ur samhällelig synpunkt så viktig anordning, som samtrafiken utgör, är helt beroende av respektive parter skön, synes mindre tillfredsställande.

Även där godssamtrafik mellan järnvägar och billinjer förekommer, är det regel, att den icke är ordnad på samma fasta sätt och sker under lika betryggande förhållanden ur trafikantsynpunkt som fallet är beträffande godssamtrafiken å järnvägsnätet. Godssamtrafiken mellan järnväg och billinjer bygger nämligen, enligt vad nyss nämnts, endast på ett i varje särskilt fall träffat avtal mellan järnvägsförvaltning och koncessionsinnehavare till billinjetrafik.

För trafikkanterna vore givetvis en tillämpning av gällande föreskrifter angående godssamtrafik å järnväg jämväl å kombinerade transporter å järnväg och billinjer att eftertrakta. I fråga om betingelserna för en sådan anordning förtjäna följande omständigheter att beaktas.

Ett inryckande av billinjerna i järnvägarnas godssamtrafiksystem med bland annat genomgående fraktberäkning skulle för sitt genomförande måhända komma att kräva en i jämförelse med nuvarande förhållanden inom billinjetrafiken mera omständlig och mindre smidig expeditionell behandling av godset. Ty i och med att en billinje intages i »kvalificerad» godssamtrafik med järnvägarna, blir den närmast att betrakta som en del av järnvägen. Det kan befinnas nödvändigt, att trafikplatserna, som härigenom få stations karaktär, utrustas med personal, som är kapabel att på ett fullt tillfredsställande sätt expediera gods och beräkna befodringsavgifter för godsets transport över samtliga de olika transportsträckor och transportvägar, som kunna ifrågakomma, samt redovisa influtna fraktinkomster. De driftekoniskt ogynnsamma verkningarna av en utökad stationstjänst å billinjernas trafikplatser skulle dock delvis kunna neutraliseras därigenom, att den expeditionella behandlingen av godset centraliserades till järnvägsstationerna eller förlades till ett färre antal större trafikplatser utefter billinjen.

Ett allmänt införande av en ny taxepincip, innebärande genomgående taxeberäkning mellan järnväg och billinje, komme otvivelaktigt att för trafikföretagen medföra ekonomiskt kännbara konsekvenser, vilka för närvarande äro helt outredda. I detta sammanhang må särskilt framhållas, att kostnaderna för järnvägs- och billinjedrift gestalta sig väsentligt olika — bland annat såvitt gäller fördelningen mellan fasta och rörliga kostnader — samt att taxebildningen i allmänhet är en annan i fråga om järnvägar än beträffande billinjer. Sålunda tillämpas inom motorfordonstrafiken varken värde-tarifiering av godset eller fallande tariffer med växande transportavstånd som fallet är beträffande järnvägstrafiken, utan fraktsatserna äro för biltransporterna i stort sett lika för samtliga varuslag och konstruerade så att de stiga proportionerligt med ökning av transportsträckans längd. Genomräknade frakter på grundval av nu gällande järnvägstariffer och med tillämpning i övrigt av de föreskrifter, som gälla för järnvägarnas godssamtrafik, skulle av allt att döma ofta leda till att täckning icke erhöles för de med billinjetrafiken förenade kostnaderna. Under förutsättning att dylik billinjetrafik vore företagsmässigt samordnad med järnvägsdriften och sålunda utgjorde en integrerande del av ett och samma trafikföretag — detta blir principiellt fallet i fråga om de stambillinjer, som avsetts i kapitel 10 — skulle visserligen fraktinkomsten sannolikt i många fall, särskilt vid långa transporter å järnväg, vara tillräcklig för täckandet av totalkostnaden för transporten, då ju i ett dylikt fall en ekonomisk utjämning komme till stånd mellan de båda trafikmedlen. Helt annorlunda bleve emellertid förhållandena,

då järnvägstrafik och billinjetrafik bedreves av skilda och från varandra oberoende företagsenheter.

Samtrafik med genomgående fraktberäkning skulle förutsätta särskilda anordningar för fördelning av frakterna mellan de olika trafikföretag, som ombesörja transporter. Med hänsyn till det stora antalet bilföretag och de varierande förhållandena på detta område skulle en dylik fraktfördelning bli mycket komplicerad.

Därest man ej för att undgå nu berörda svårigheter vill tillgripa en sådan vittgående åtgärd som ett allmänt förstatligande av biltrafiken, återstår att bygga vidare på det nuvarande systemet med avtal i varje särskilt fall mellan järnvägsförvaltning och billinjetrafikföretag — där detta system tillämpats, har det befunnits i stort sett tillfredsställande — och att förbättra detsamma på sådana punkter, som ha väsentlig betydelse för tillgodoseende av trafikanternas berättigade krav på bästa möjliga service.

I detta hänseende förtjänar uppmärksammas att, såsom av redogörelsen i kapitel 3 framgått, för såväl järnväg som sjöfart och flyg särskilda bestämmelser gälla angående bortfraktarens ansvarighet för gods, som under transporten gått förlorat, minskats eller skadats. Beträffande godstransport med bil saknas däremot dylika särskilda bestämmelser rörande bortfraktarens ansvarighet, låt vara att bortfraktare med bil frivilligt åtagit sig ansvarighet för godset efter ungefär liknande grunder, som gälla för övriga transportmedel. Såsom förutsättning för järnvägs ansvarighet uppställas från järnvägens sida särskilda krav på godsets emballering. Vid biltransporter, som icke äga rum i samband med järnvägstransport, torde i många fall behovet av emballage vara mindre än vid övriga slag av transporter, beroende därpå att befördran i regel sker direkt till mottagarens dörr, varför godset icke utsättes för lika stora omlastningsrisker, som förekomma vid järnvägstransporter. Härtill kommer, att vid enbart biltransport befördran av godset sker under uppsikt av som regel en enda person, varför även stycke gods i smärre partier kan inlastas utan något gemensamt emballage, under det att vid transport å järnväg dylikt emballage erfordras för att minska risken av att någon del av partiet avskiljes under transporten. Å andra sidan torde under landsvägs-transport risken för bräckage vara icke oväsentligt högre än vid transport å järnväg. Järnvägstransporterna framgå över ett linjenät, där yttre åverkan på godset — motsvarande sådan som vid biltransport kan föranledas av dikeskörning, sammanstötning med mötande fordon, brister i vägbanan m. m. — ytterst sällan äger rum. Vid kombinerad transport å järnväg och billinje bli va visserligen omlastningsriskerna större än vid ren biltransport, men å andra sidan minskas risken för bräckage på billinjesträckan med hänsyn till de bestämmelser, som gälla rörande godsets emballering vid järnvägstransport. Då kostnaderna för godsets emballering åvilar trafikanten och dessa kostnader under alla förhållanden äro ofrånkomliga för järnvägstransporten,

synes det kommittén vara rätt naturligt, att sådan förlust, skada eller minskning av godset, som icke är beroende av trafikantens åtgörande, gottgöres av bortfraktaren. Vid godssamtrafik mellan järnvägar och billinjer borde därför samma ansvarighetsbestämmelser gälla å såväl bil- som järnvägssträckan.

Den här åsyftade godssamtrafiken i teknisk mening bör, även där genomgående fraktberäkning icke ifrågakommer, i anslutning till vad ovan anförts utsträckas till att omfatta såvitt möjligt samtliga billinjer, som utgöra förbindelseleder mellan järnvägsort och större platser på kortare eller längre avstånd från järnväg. För statens järnvägars del bör järnvägsstyrelsen verka för att en sålunda utökad samtrafik kommer till stånd.

Givetvis föreligga liknande problem som de här åsyftade också beträffande samtrafik mellan olika billinjer. Även frågan om ordnandet av denna samtrafik är av betydelse för Norrland. Vissa förut anförda siffror antyda dock, att förevarande problem framträda med minst samma styrka i södra och mellersta Sverige. Med hänsyn härtill och då spörsmålen i fråga äro av mycket komplicerad art, har norrlandskommittén ej ansett sig böra ingå härpå. Kommittén vill dock ej underlåta att som sin mening framhålla, att en omarbetning på vissa punkter av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. synes påkallad i anslutning till av kommittén anförda synpunkter. Kommittén utgår från att 1944 års trafikutredning kommer att behandla här berörda problem och inskränker sig därför till att framhålla önskvärdheten av att vid den kommande revisionen av lagstiftningen på detta område uppmärksammas möjligheterna att åstadkomma en samordning av trafiken såväl mellan olika bilföretag som mellan dylika företag och järnväg.

För att främja en samverkan av sistnämnda slag och erhålla en fastare form för denna synes tills vidare, i avbidan på en författningsrevision, den vägen kunna anlitas att sådan sökande av tillstånd till trafik i förbindelse med järnväg, som förklarar sig villig att ingå i samtrafik med järnvägens innehavare, ges företräde till erhållande av trafikstillstånd.

Slutligen får kommittén i detta sammanhang erinra om att statens järnvägar själva i ganska stor utsträckning driva billinjetrafik i anknytning till järnvägarna och att samtrafiken i sådana fall givetvis ordnas på ett enkelt sätt. I den mån järnvägarna utbygga denna verksamhet — såsom framgår av det föregående ha särskilda medel anvisats till förvärv av billinjer — kommer frågan om organisationen av verksamheten att framstå som mycket betydelsefull. Bland annat kan det bliva aktuellt att överväga, om förevarande verksamhet fortfarande bör ligga kvar hos järnvägsstyrelsen eller om ett särskilt organ bör inrättas för verksamheten. Kommittén finner icke tillräckliga skäl att ur de synpunkter, kommittén har att anlägga, här ingå på dessa spörsmål.

Avdelning V.

Åtgärder till förbilligande av personbefordran å järnväg i Norrland.

Kap. 12. Historik och nuvarande förhållanden.¹

Statens järnvägars första taxa för persontrafik, vilken fastställdes den 9 december 1856, byggde på viss avgift per mil, olika för de tre förekommande klasserna. Denna taxa blev emellertid redan år 1862 ersatt med en ny. Det kan förtjäna nämnas, att denna senare taxa bland annat innehöll bestämmelsen att för resa, som emellan två stationer under en och samma dag företoges båda fram och tillbaka, ävensom för resor till större antal av en och samma person under viss utsatt tid ifrån en station till en annan, lägre avgift än den eljest fastställda kunde bestämmas av järnvägsstyrelsen.

I samband med en redogörelse för beräknade inkomster och utgifter avgav järnvägsstyrelsen år 1874 ett principutlåtande rörande statens järnvägars taxa (såväl person- som godstaxan) vari järnvägsnätets framtida utsträckande till Norrland och därmed följande taxepolitiska konsekvenser berördes. Styrelsen anförde härvid bland annat följande:

Så länge förmånen av stambanor tillgodokommit endast enstaka landsdelar och det ännu är ovisst, huruvida stambaneanläggningen skall fullföljas och någorlunda jämnt fördelas över hela riket, bör den *direkta* vinsten av för trafik redan öppnade bandelar representerad av insättningarna i statskontoret sättas i främsta rummet och den *indirekta* d. v. s. billiga befordringsavgifter i andra, och detta emedan det förra slagets vinst tillgodokommer samtliga skattdragande, medan den senare fördelen uteslutande tillfaller det mindretal, som bor i banornas närhet. Då det emellertid kan tagas för avgjort, att stambanenätet skall komma att utsträckas över den »förmämsta delen av Norrland och måhända än vidare i norr», blir berörda indirekta vinst så pass jämnt fördelad bland rikets samtliga inbyggare, att åtminstone ingen orättvisa sker, ifall med bibehållande av gällande fraktsatser sistnämnda vinst bleve tillgodosedd framför den direkta. Den indirekta vinsten har för övrigt ännu ej så inkräktat på den direkta, att ej denna senare såsom sig bör fortfarande kan tjäna såsom mätare på statsbaneföretagets värde i finansiellt hänseende.

Styrelsen ansåg därför, att man utan förlust för staten eller annan olägenhet borde se tiden an och till lägligare tillfälle uppskjuta frågan om en taxeförhöjning (vissa taxehöjningar för resa i 3:e klass hade genomförts år 1856 och 1871).

¹ Beträffande personbefordran i billinjetrafik och viss samtrafik hänvisas till kapitel 9, där med hänsyn till överskådligheten redogörelse i ett sammanhang lämnats för taxesättningen vid sådan trafik i vad avser såväl gods- som personbefordran.

Kungl. Maj:t biträdde emellertid icke järnvägsstyrelsens uppfattning utan fastställde år 1876 ny taxa med förhöjda avgifter. Denna taxa, som år 1878 blev föremål för viss modifikation, ersattes år 1880 av en helt ny reviderad taxa, vilken emellertid redan år 1889 avlöstes av en annan taxa.

Vid fastställandet av 1889 års taxa bemyndigades järnvägsstyrelsen att, i huvudsaklig överensstämmelse med vad redan förut tillämpats, efter förevarande omständigheter bestämma avgifterna för månads-, familje- (parti-), sovvagns- samt tur- och returbiljetter ävensom för sådana transporter i allmänhet vilka, därest avvikelser från de fastställda avgifterna medgäves, kunde antagas skola medföra tillökning i trafik och inkomster.

På grund av tidigare sådana bemyndiganden hade styrelsen bland annat inrättat *tur- och returbiljetter*, till en början endast mellan Stockholm, Göteborg och Malmö och mellan dessa städer och några andra stationer. År 1890 utvidgades dessa att gälla ett flertal och år 1891 samtliga stationer. Avgiften för dessa tur- och returbiljetter utgjorde 1 1/2 gång priset för enkel resa med blandat tåg. Till att börja med gällde dessa biljetter ej på snälltåg men berättigade sedermera härtill, fortfarande mot samma avgift grundat på biljettpriset för blandat tåg. Giltighetstiden utgjorde först endast en dag men utsträcktes successivt och utgjorde från och med den 1 maj 1901 14 dagar.

Införandet av tur- och returbiljetter hade givetvis sin betydelse för norrlandstrafiken. Av vida större betydelse för denna var dock den särskilda *norrlandstariff*, som i anledning av norra stambanans öppnande för allmän trafik infördes från och med den 6 augusti 1894. Denna tariff uppbyggdes på så sätt, att vid resa 310 km å statsbanelinjerna norr om Stockholm och från och med år 1900 norr om Örebro S avgiften beräknades till den ordinarie taxans avgift för 300 km ökad med 15 öre i 2:a och 10 öre i 3:e klass, var- efter för längre resor avgiften ökades med 30 och 20 öre i respektive klasser för varje 20-tal kilometer. För den del av resan, som eventuellt tillryggalades med snälltåg å linjerna söder om Ånge, skulle särskild tilläggsavgift erläggas.

Storleken på den rabatt, som norrlandstariffen erbjuder, framgår av följande jämförelse med de ordinarie avgifterna vid tiden för tariffens införande.

Km	II klass				III klass			
	Snälltåg		Blandat tåg		Snälltåg		Blandat tåg	
	ord. tariff kr.	Norrl. tariff kr.	ord. tariff kr.	Norrl. tariff kr.	ord. tariff kr.	Norrl. tariff kr.	ord. tariff kr.	Norrl. tariff kr.
350	21,00	19,10	18,40	16,50	14,00	12,75	12,25	11,00
500	30,00	22,70	26,25	18,90	20,00	15,15	17,50	12,60
800	48,00	27,35	42,00	23,40	32,00	18,25	28,00	15,60
1 200	—	—	63,00	29,40	—	—	42,00	19,60
1 600	—	—	84,00	35,40	—	—	56,00	23,60

Denna norrlandstariff var gällande till och med 1905 års utgång, då en genomgripande taxereform vidtogs i och med införandet av zontariffsystemet i statens järnvägars avgiftsberäkning för personbefordran.

Den första gång, som tanken på zontariffprincipens tillämpning vid de svenska statsbanorna väcktes, var i en motion till 1890 års riksdag, vilken dock icke bifölls. Vid 1893 års riksdag väcktes ånyo en motion i samma syfte, vilket föranledde en skrivelse från riksdagen, vari bland annat uttalades:

Riksdagen, som uppmärksammat de förändringar i avseende på persontrafiken vid statens järnvägar, vilka föranletts av de på senare åren i utsträcktare mån använda tur- och returbiljetterna samt av andra nedsättningar i biljettprisen, har, i följd av en inom riksdagen gjord framställning, haft anledning att taga i övervägande, huruvida ej vid stambanenätets förestående utsträckning till Luleå—Gällivarebanan vidare nedsättningar i persontaxan lämpligen kunde ifrågasättas i syfte att tillgodose fjärrtrafikens intressen.

Väl anser riksdagen, att vid bestämmandet av biljettprisen i första rummet avseende bör fästas vid banornas ekonomiska resultat, men det synes dock riksdagen högeligen önskvärdt, att med lämplig hänsyn till järnvägens ekonomi vidtagas alla de mått och steg, vilka kunna ytterligare underlätta samfärdseln inom landet, och får riksdagen i anledning härav anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes taga i övervägande, i vilken mån nedsatta avgifter för persontrafiken å statens järnvägar och införande av persontariff med fallande skala må kunna bidra såväl till underlättande av samfärdseln mellan befolkningen i olika delar av landet som till järnvägarnas ekonomiska utveckling, samt med ledning av denna utredning vidtaga de åtgärder, som kunna befinnas lämpliga.

Sedan en för ändamålet tillsatt kommitté år 1898 framlagt ett förslag till taxa för personbefordran grundat på zontariffprincipen, avgav järnvägsstyrelsen år 1903 ett utlåtande häröver, vilket starkt kritiserade kommittéförslaget såsom medförande alltför stor inkomstminskning och som formade sig till ett helt nytt förslag. Styrelsen trodde sig finna, delvis med stöd av erfarenheterna från andra länder, att någon mera avsevärd ekonomisk fördel för statsbanorna på grund av en betydande taxenedsättning icke vore att påräkna. Tvärtom syntes risken — som dock vore mindre för fjärrtrafiken än för närtrafiken — av en nedgång i nettobehållningen av persontrafiken icke vara utesluten, varför styrelsen ansåge, att ur järnvägsfinansiell synpunkt inga skäl förefunnes för en nedsättning av persontarifferna samt att, om av andra skäl en sådan befunes påkallad, densamma dock borde företagas med stor försiktighet och i främsta rummet avse fjärrtrafiken. För genomförandet av en persontariffreform talade dock det nationalekonomiska motivet, att en sådan skulle främja samfärdseln mellan landets från varandra avlägsnare delar. Då styrelsen i detta avseende kunde hänvisa till den oväntat stora persontrafik, som uppkommit å de norrländska linjerna till följd av den låga norrlandstariffen, så borde även ur nationalekonomisk synpunkt en tariffreform i främsta rummet avse fjärrtrafiken. Som ytterligare motiv för

reformen framhölls, att man genom densamma kunde ernå förenklingar i biljettsystemet, som vore av stor betydelse för såväl järnvägen som allmänheten. Befintliga undantagsbiljetter såsom familje-, månads-, Norrlands- samt tur- och returbiljetter m. fl. borde med vissa undantag kunna avskaffas.

Vid övervägande av storleken å nedsättningen för fjärrtrafik utgick styrelsen från resor på avstånd 400—700 km och anförde därvid, att man kunde med stöd av erfarenheterna från i Danmark och Finland företagna tariffnedsättningar beräkna, att en reducering av avgifterna med 20 % borde medföra så stor trafikökning, att ingen minskning i nettointkomsten uppstode. Tveksamt vore däremot om en reducering med 25 % kunde medföra liknande resultat. Då dessutom statsbanorna icke ansåges kunna avverka större trafikstegring i fjärrtrafik än 50 å 60 %, ville styrelsen icke föreslå större nedsättning å dessa avstånd än 20 %. Vid uppbyggandet av zontariffen borde beaktas, att avgifterna icke komme att överstiga de för norrlandstariffen gällande.

Sedermera utfärdade Kungl. Maj:t år 1905 en kungörelse om ändrad lydelse av 1889 års taxa vad beträffar avgifter för personer. De nya avgifterna, vilka trädde i kraft från och med den 1 januari 1906, byggde på zontariffer.

För första gången inrycktes vid detta tillfälle i taxan bestämmelserna angående månads- och partibiljetter (familjebiljetter), vilka båda biljettformer sålunda bibehölls, medan tur- och returbiljetterna, söndags- och rabattbiljetter samt norrlandstariffen avskaffades.

Betydelsen av zontariffens införande åskådliggöres vid följande jämförelse med vid tidpunkten för dess införande gällande enkla och halva tur- och returbiljetter avseende 3:e klass.

Km	Före 1 jan. 1906 gällande			Från och med 1 jan. 1906 gällande	
	Enkel biljett		Halv tur- och returbiljett kr.	snälltåg kr.	blandat tåg kr.
	snälltåg kr.	blandat tåg kr.			
10	0,40	0,35	0,28	1,30	0,30
25	1,00	0,90	0,68	1,70	0,70
50	2,00	1,75	1,33	2,30	1,30
100	4,00	3,50	2,63	3,60	2,60
300	12,00	10,50	7,88	7,80	6,80
600	24,00	21,00	15,75	13,00	12,00
900	36,00	31,50	23,63	17,60	16,60
1 200	48,00	42,00	31,50	21,40	20,40
1 500	60,00	52,50	39,38	25,00	24,00

Under det första världskriget vidtogos vid ett flertal tillfällen provisoriska taxehöjningar och senare taxesänkningar i persontrafik. Medan de första av dessa taxeregleringar inneburo likformig förhöjning för alla resor oavsett

deras längd, infördes med giltighet från och med den 1 augusti 1919 en ny zontariff som, när trafiken på långa avstånd visat starkt sjunkande tendens, avsåg att verka starkare höjande för kortväga än för långväga resor. År 1921 var man inne i den motsatta situationen med krav på taxesänkningar för att eliminera verkningarna av den svåra efterkrigskrisen. I persontaxan infördes med giltighet från och med den 1 januari 1922 en ny zontariff.

Storleken, procentuellt räknat, av de nya avgifter, som de båda zontarifferna av åren 1919 och 1922 inneburo gentemot den ordinarie taxans avgifter framgår av följande jämförelse.

Procentuell förhöjning av ord. taxas avgifter.

Avstånd km	Från och med 1 aug. 1919		Från och med 1 jan. 1922	
	II klass	III klass	II klass	III klass
5	167	100	150	100
20	211	220	122	150
50	233	208	138	150
100	259	208	131	131
500	191	150	83	83

De långväga resorna blevo sålunda favoriserade på bekostnad av de kortväga.

1922 års zontariff gällde intill den 1 maj 1933. Dessförinnan hade vissa åtgärder av provisorisk karaktär vidtagits i syfte att bemästra den redan i början av 1920-talet alltmer framträdande bilkonkurrensen. Sålunda be- myndigades järnvägsstyrelsen att från och med den 1 januari 1924 inrätta tur- och returbiljetter gällande två dagar i sådana stationsförbindelser, där trafiken så krävde. Denna biljettform utsträcktes att från och med den 1 april 1925 gälla mellan alla stationer. Ifrågavarande tur- och returbiljetter verkade på avstånd upp till 366 km.

År 1927 verkställdes en djupgående utredning rörande konkurrensen från omnibusarna och möjligheterna att genom lokalt anpassade nedsättningar i biljettprisen möta densamma. Vittgående nedsättningar av prisen i 3:e klas- sens enkla samt tur- och returbiljetter företogs därefter i en mängd stations- relationer särskilt till och från städer och andra större orter. I stort sett kunde de nya avgifterna hållas vid ungefär 5 öre per km för enkla och 7,5 öre per km för tur- och returbiljetter.

Det alltmer omfattande nedsättningsförfarandet medförde till slut behov av en revidering av persontaxan, och en ny zontariff trädde också i tillämp- ning från och med den 1 maj 1933, vilken med nedannämnda modifikationer ännu gäller.

1933 års taxa är uppbyggd med en avgift i 3:e klass av 5 öre per km upp till 200 km, varefter den successivt faller så att avgiften vid 2 000 km svarar

mot omkring 2,15 öre per km. För tur- och returbiljetter är avgiften genomgående 7,5 öre per km, varför denna biljettform verkar endast på avstånd upp till 496 km. Denna nya zontariff innebär, i förhållande till tidigare, avsevärda reduktioner på korta avstånd, vilket framgår av följande sammanställning.

Avstånd km	Procentuell nedsättning	
	Enkla biljetter	Tur- och retur- biljetter
6— 10	24	20
11— 30	24	13
31— 50	21	10
51—100	13	9
101—200	4	9
201—300	—	9
301—400	—	9
401—500	—	9
500	1	—
1 000	1	—

Från och med den 1 juni 1935 har giltighetstiden för tur- och returbiljetter utsträckt till att omfatta tio dagar.

I 1933 års persontariffer ha sedermera tvenne förhöjningar genomförts, först en allmän provisorisk förhöjning med 10 % från och med den 1 juli 1940 och sedan påläggande av trafikskatt från och med den 1 juli 1942.

För att ge en sammanfattning av huvuddragen i persontaxans utveckling angivas i nedanstående tabell avgifterna för resa i 3:e klass, ej med snälltåg (beträffande de år 1945 gällande avgifterna inkluderas provisorisk förhöjning och trafikskatt).

Km	År 1905 gällande			År 1906 gällande (enkel biljett)	År 1925 gällande		År 1945 gällande	
	Enkel biljett		Halv tur- o. retur- biljett		Enkel biljett	Halv tur- o. retur- biljett	Enkel biljett	Halv tur- o. retur- biljett
	ord. tariff kr.	Norrl. tariff kr.		kr.				
10	0,35	—	0,28	0,30	0,75	0,50	0,70	0,45
25	0,90	—	0,68	0,70	1,75	1,13	1,70	1,20
50	1,75	—	1,33	1,30	3,25	2,13	3,30	2,45
100	3,50	—	2,63	2,60	6,00	4,25	6,50	4,90
200	7,00	—	5,25	4,80	10,00	8,50	12,50	9,40
300	10,50	—	7,88	6,80	13,50	12,50	16,50	14,25
500	17,50	12,60	13,13	10,40	19,00	—	23,50	—
1 000	35,00	17,60	26,25	18,00	29,50	—	36,50	—
1 500	52,50	22,60	39,38	24,00	37,00	—	46,00	—
2 000	70,00	27,60	52,50	29,40	43,50	—	54,00	—

Vad som särskilt ur norrlandssynpunkt erbjuder intresse är att konstatera storleken på den relativa förskjutning mellan avgifterna för långa respektive korta resor, som under tidernas lopp ägt rum och som i synnerlig grad accentuerats under sistförflutna epok, då bilkonkurrensen tvingat fram en anpassning av järnvägarnas biljettpriser på korta och sedermera medellånga avstånd. Som av ovanstående siffror framgår ligga avgifterna år 1945 i ren närtrafik lägre än motsvarande avgifter år 1925, medan en obetydlig stegring ägt rum å de medellånga distanserna. Å avstånd 200 km och däröver ha avgifterna däremot stegrats med omkring 24 %.

Kap. 13. Kommitténs förslag i fråga om persontrafiken.

Såsom norrlandskommittén framhållit i kapitel 4, kunna höga befordringsavgifter för persontrafiken i sin mån öva inflytande på utvecklingen av det ekonomiska livet inom en landsdel. Ur norrländsk synpunkt är det av naturliga skäl till särskild olägenhet, om befordringsavgifterna med alltför stor tyngd belasta persontrafiken på långa avstånd. Vidare bör uppmärksammas persontaxornas betydelse för turisttrafiken i Norrland. Härtill komma så de sociala synpunkter, som kunna läggas på persontrafiken. Även dessa ha berörts i kapitel 4.

Den tillgängliga statistiken för persontrafiken vid statens järnvägar är i avseende på inkomstens fördelning på olika reseavstånd liksom i geografiskt hänseende ofullständig. Genom användning av viss uppbördsredovisning för stationerna kan man emellertid erhålla en uppfattning om i vad mån den järnvägstrafikerande allmänheten i Norrland får vidkännas högre biljettkostnader än i övriga Sverige. Det resultat, som härvid erhållits, visar för år 1937 på en biljettkostnad per resa av kronor 2:48 för Norrland mot kronor 2:06 för landet i övrigt. Härvid har bortsetts från månads- och militärbiljetter liksom från resebyrå- och kombinerade biljetter. Den högre biljettkostnaden har själfallet sin orsak företrädesvis i de längre avstånden i Norrland.

Med hänsyn till det ovan anförda är det naturligt, att kommittén vid sina överväganden i fråga om kommunikationsförhållandena i Norrland även velat ägna uppmärksamhet åt persontaxorna. Härvid har kommittén till en början konstaterat, att Norrland icke endast fråntagits den förmånsställning, som den särskilda norrlandstariffen tidigare inneburit, utan såtillvida rent av kommit att intaga ett sämre läge än övriga landet, som de på grund av konkurrensen från bil- och omnibustrafiken införda tur- och returbiljetterna fått sin tillämpning begränsad till korta och medellånga avstånd.

I sistnämnda hänseende har kommittén funnit det av vissa uttalanden av representanter för järnvägsstyrelsen ha framgått, att styrelsen överväger en förlängning av giltighetstiden för tur- och returbiljetter från nuvarande tio

dagar till en månad ävensom en sådan utsträckning av den »fulla» rabatten för tur- och returbiljett, omkring 25 %, att denna, som nu verkar upp till 200 km, skall gälla upp till 700 km för att därefter successivt avtaga. Kommittén kan givetvis icke ha något att erinra mot en förlängning av tur- och returbiljetternas giltighetstid. Vad åter angår frågan på vilka avstånd tur- och returbiljettformen skall komma till användning kan kommittén ej undgå att finna, att en begränsning av den fulla tur- och returrabatten till 700 km skulle innebära en påtaglig diskriminering av speciellt de norrländska rese- närererna, enär ett större reseavstånd än detta obetingat måste avse en resa till, från eller inom Norrland. Kommittén vill därför bestämt påyrka, dels att tur och returbiljettformen utsträcker till alla avstånd och dels att rabatten bestämmes likformigt till 25 % eller med andra ord att priset på en tur- och returbiljett för alla avstånd sättes lika med en och en halv gång en enkel biljett.

Den effekt, som ett borttagande av avstånds begränsningen för tur- och returbiljetter skulle medföra med avseende å olika reseavstånd, framgår av följande sammanställning (uppgifterna avse 3:e klass).

Avstånd km	Enkel biljett kr.	Halv tur- och retur enl. nuv. grunder kr.	Halv tur- och retur enl. kommitténs förslag kr.	Sänkning i %
10	0,70	0,45	0,45	—
50	3,30	2,45	2,45	—
100	6,50	4,90	4,90	—
200	12,50	9,40	9,40	—
300	16,50	14,25	12,40	13
400	20,50	18,75	15,40	18
500	23,50	23,50	17,65	25
600	27,00	27,00	20,25	25
700	29,50	29,50	22,15	25
800	32,00	32,00	24,00	25
900	34,50	34,50	25,90	25
1 000	36,50	36,50	27,40	25

För ett mera konkret bedömande av förslagets innebörd må nämnas, att avstånden till Stockholm från följande stationer utgör: från Ljusdal 380 km, från Sundsvall 413 km, från Östersund 586 km, från Örnköldsvik 716 km, från Umeå 838 km, från Lycksele 916 km, från Arvidsjaur 1 027 km, från Luleå 1 130 km och från Kiruna 1 362 km. Till Umeå utgör avståndet från Luleå 354 km, från Vilhelmina 313 km och från Östersund 444 km. Mellan sistnämnda stad och Luleå uppgår avståndet till 736 km.

Den ekonomiska påföljden för statens järnvägar av nu åsyftad reform — vilken kommittén icke har anledning föreslå skola begränsas till Norrland —

kan näppeligen med någon större noggrannhet beräknas, då det svårligen låter sig göra att bestämma den framtida sannolika frekvensen av tur- och returresorna.

Som viss vägledning för bedömandet av denna fråga meddelas följande uppgifter avseende 3:e klass resor år 1938 enligt gällande taxa exklusive månads-, militär-, resebyrå- och kombinerade biljetter liksom allehanda slags nedsättningsbiljetter.

Avstånd km	Tusen resor		Fördelning		Inkomst	
	Enkla	Tur- och retur	Enkla	Tur- och retur	Enkla	Tur- och retur
	Antal		Procent		Tusen kronor	
1— 10	829	4 416	16	84	312	1 193
11— 20	539	3 585	13	87	406	2 006
21— 30	263	1 515	15	85	322	1 379
31— 40	241	1 177	17	83	408	1 495
41— 50	158	691	19	81	357	1 180
51— 75	238	1 043	19	81	746	2 472
76— 100	146	439	25	75	659	1 498
101— 200	372	1 030	27	73	2 730	5 714
201— 300	214	353	38	62	2 375	3 214
301— 400	173	192	47	53	2 441	2 430
401— 500	162	97	63	37	2 713	1 559
501— 600	172	—	100	—	3 268	—
601— 700	62	—	100	—	1 318	—
701— 800	35	—	100	—	816	—
801—1 000	40	—	100	—	1 038	—
1 001—1 200	27	—	100	—	787	—
1 201—1 500	21	—	100	—	688	—
över 1 500	10	—	100	—	395	—
Summa	3 702	14 538	20	80	21 779	24 140

Vid en beräkning av den inkomstminskning, i jämförelse med nuvarande förhållanden, som skulle uppstå genom generellt införande av tur- och returbiljett lika med en och en halv gång enkel biljett, har antagits att fördelningen mellan enkla och tur- och returbiljetter skulle bli följande.

Avstånd km	Enkla	Tur- och retur
	Procent	
1— 75	15	85
76—100	20	80
101—200	25	75
201—300	35	65
301—400	45	55
401—800	55	45
över 800	70	30

Under dessa förutsättningar rörande överflyttning av enkla resor till tur- och retur skulle en inkomstminskning för ifrågavarande resor i 3:e klass uppstå på omkring 2,2 milj. kronor. Tages hänsyn även till övriga biljettformer, som skulle röna inverkan av ett dylikt utsträckande av tur- och returbiljetternas giltighetsområde, torde man kunna angiva den kalkylatoriska inkomstminskningen till omkring 3 milj. kronor. Det må dock framhållas, att härvidlag bortsetts från den animerande inverkan, som den föreslagna biljettreformen skulle få på statens järnvägars samfällda resevolym, varigenom man synes ha anledning räkna med en betydande reducering av förestående belopp för den kalkylatoriska inkomstminskningen.

Med hänsyn till glesbebyggelsen i Norrland, särskilt dess nordligaste delar, samt de förhållandevis långa transporter och därav föranledda högre transportkostnader, som näringsföretagen i dessa landsdelar måste underkasta sig för att nå sina konsumenter, har norrlandskommittén i kapitel 7 förordat en anordning med s. k. virtuella avstånd i Norrland. Enligt förslaget skall i det nordligaste Norrland ett geografiskt avstånd av 2 km och för vissa andra delar av Norrland ett geografiskt avstånd av 1,5 km räknas som 1 km i tariffavseende. Kommittén har övervägt, om icke en dylik anordning även borde träffas för persontrafikens del. Enligt kommitténs mening kunna delvis motsvarande skäl anföras härför som för tillämpning av virtuella avstånd för godstransporterna. Med hänsyn till att införandet av virtuella tariffavstånd även för persontrafiken skulle vara förenat med ganska betydande inkomstminskningar för statens järnvägar, har kommittén emellertid funnit en sådan åtgärd i varje fall böra stå tillbaka för de övriga förbättringar med avseende å transportförhållandena, som av kommittén föreslås i detta betänkande. Kommittén vill hänvisa till att persontrafiken i Norrland i viss utsträckning kommer att gynnas genom vad kommittén här nedan föreslår angående genomräkning av biljettkostnad vid samtrafik mellan järnvägar och viss reguljär motorfordonstrafik.

I samband med sina överväganden angående möjligheterna att förbilliga personbefordran å järnväg i Norrland har kommittén från järnvägsstyrelsen inhämtat en del uppgifter om skillnaderna i kostnadshänseende mellan lok- och rälsbusstrafik. Denna senare har efter hand kommit att intaga ett allt större utrymme inom järnvägstrafiken. Enligt vintertidtabellen för 1946/47 utgör antalet tågkm i medeltal per dag i IV distriktet (Östersundsdistriktet) 18 238 för loktåg och 7 104 för rälsbuss- och motorvagnståg. För V distriktet (Luleådistriktet) utgöra motsvarande siffror respektive 10 349 och 9 584. Järnvägsstyrelsen har i de kommittén lämnade uppgifterna skilt mellan sådana fall, då loktåg kunna utbytas mot rälsbussståg, samt önskvärda nya rälsbussståg. Utbyte av loktåg mot rälsbussståg har ifrågasatts beträffande fem sträckor och till ett sammanlagt antal loktåg- respektive rälsbusskm av

528 500 per år. Önskvärda nya rälsbusståg ha upptagits för åtta sträckor och till ett sammanlagt antal rälsbusskm av 1 690 900 per år.

Driftskostnaderna ha beräknats på följande sätt:

Kostnadsslag	Loktåg, som utbytas mot rälsbuss		Nya rälsbussförbindelser
	Lokdrift	Rälsbussdrift	
Drivmedel	268,3 tkr.	23,2 tkr.	86,3 tkr.
Underhåll	155,4 »	78,7 »	279,4 »
Åkande personal	214,8 »	63,8 »	203,9 »
Stationär personal	6,6 »		
Summa driftskostnader	645,1 tkr.	165,7 tkr.	569,6 tkr.
Driftskostnader per 100 tågkm	122,1 kr.	31,4 kr.	33,7 kr.

Såsom nytillkommande kapitalkostnader för utbyte av loktåg mot rälsbussar har räknats med 600 500 kronor för rullande materiel och 119 000 kronor för erforderliga ändringar på byggnader. Å andra sidan har rullande materiel beräknats bliva övertalig till ett värde av 573 900 kronor. För anordnande av de åsyftade nya rälsbussförbindelserna ha kostnaderna uppskattats till 2 614 200 kronor för nytillkommande rullande materiel samt 70 000 kronor för erforderliga ändringar på byggnader.

Vad slutligen angår kostnaderna för förräntning och amortering av de här avsedda kapitalutläggerna ha dessa kostnader i vad gäller utbyte av loktåg mot rälsbussar — med avdrag för övertalig rullande materiel — beräknats till 25 900 kronor eller 4:90 kronor per 100 tågkm samt beträffande nya rälsbusstågförbindelser till 264 900 kronor eller 15:70 kronor per 100 tågkm.

Av de uppgifter i fråga om kostnaderna för rälsbussdrift, som kommittén sålunda mottagit från järnvägsstyrelsen, framgår att dylik drift ställer sig väsentligt billigare än lokdrift. Såvitt kommittén kan finna kunna rälsbussarna erbjuda en tämligen god ersättning för loktåg. Användbarheten hos förstnämnda trafikmedel ökas ytterligare, i den mån — såsom järnvägsstyrelsen torde planera — nya förbättrade typer av rälsbussar införas. Ifrågasvarande trafikmedel torde ej minst finna en naturlig användning på trafiksvaga linjer, där de ekonomiska betingelserna för trafiken på detta sätt kunna förbättras. Man skulle möjligen kunna ifrågasätta, om icke avgifterna för resor med rälsbuss, på grund av de därmed förenade lägre kostnaderna, borde kunna sättas något lägre än vid resor med loktåg. Att generellt vidtaga en dylik taxenedsättning för sistnämnda slag av resor vill emellertid kommittén för närvarande icke tillstyrka. Kommittén anser sig för sin del kunna inskränka sig till att förorda, att en taxenedsättning kommer till stånd på sådana linjer, där persontrafiken till huvudsaklig del sker med rälsbussar

och vilka förbinda glesbebyggda områden med en tätort, under förutsättning att avståndet till denna och därmed även resekostnaden i allmänhet blir påtagligt större än som regelmässigt är fallet inom andra områden. Härmed avser kommittén särskilt förhållandena i Lappland och vissa delar av Jämtland och Härjedalen. För en dylik taxenedsättning tala härvid delvis samma skäl, som i det föregående anförts för införande av virtuella avstånd inom godstrafiken. Kommittén torde icke ha anledning att här söka uppräknade linjer, som borde gynnas på nu åsyftat sätt. Det torde böra ankomma på järnvägsstyrelsen att bedöma detta liksom även att i de olika fallen överväga, i vilken form taxenedsättningen bör ordnas.

Personsamtrafik förekommer för närvarande å hela det svenska järnvägsnätet i den mening att avgiften kan erläggas i ett sammanhang för resa över två eller flera järnvägar. Vid dylik samtrafik kommer trafikanten emellertid icke i åtnjutande av genomgående zontaxeberäkning. Biljettavgiften fastställs enligt gällande zontariff för respektive järnvägar över vilka resan går, varefter dessa delavgifter hopsummeras för erhållande av totalavgiften. Ur trafikantens synpunkt innebär sålunda järnvägarnas personsamtrafik i första rummet en viss bekvämlighet, i det att biljett kan lösas för hela resan på en gång och att tur- och returbiljett kan erhållas för samma antal giltighetsdagar som om resan företoges å endast en järnväg. Härtill kommer att genomgående personvagnar förekomma i ett flertal tåg, så att den resande icke behöver byta vagn under färden.

Dylik personsamtrafik förekommer jämväl mellan statens järnvägar och vissa av dessa järnvägar drivna omnibuslinjer, varvid sålunda biljett kan lösas för såväl järnvägssträckan som billinjesträckan i ett sammanhang. Härvid uträknas avgiften för järnvägssträckan för sig och för billinjesträckan för sig, varefter avgifterna hopläggas. Såsom framgår av redogörelsen i kapitel 9 tillämpas emellertid i vissa fall nedsättningar i samtrafikavgifterna i förhållande till lokaltrafikavgifterna. Motsvarande förekommer vid personsamtrafik mellan statens järnvägar och postverkets diligenslinjer. En särställning intager billinjen Övertorneå—Pajala, enär vid samtrafiken mellan denna billinje och statens järnvägar genomgående zontariffberäkning äger rum även med avseende å personbefordran.

Såsom redan framgått av det föregående har kommittén för avsikt att under avdelning VI framlägga förslag om anordnande av s. k. stambillinjer å vissa sträckor i Norrland. Med dylika stambillinjer, vilka tänkas utgöra substitut för järnvägar och skola drivas av statens järnvägar eller av dessa antagna entreprenörer, åsyftas enligt kommitténs förslag att tillgodose berättigade krav på bättre kommunikationsförhållanden inom vissa områden, vilka på grund av gles bebyggelse icke kommit i åtnjutande av de förmåner järnvägarna erbjuda befolkningen i de områden där dessa framdragits. Kom-

mittén har beträffande godstransporter under avdelning IV föreslagit, att å dylika stambillinjer skola i princip tillämpas statens järnvägars taxor och att vid samtrafik mellan järnväg och stambillinje avgiften skall få utgå efter genomräkning. Enligt kommitténs mening tala motsvarande skäl, som ligga till grund för förslagen härutinnan, för att vid personbefordran å stambillinje bör tillämpas genomgående zontariffberäkning på grundval av statens järnvägars zontariff för personbefordran. Detta bör ske vid såväl lokal trafik som vid samtrafik med järnväg, i vilket sistnämnda fall hela färdsträckan bör läggas till grund vid fastställandet av färdavgiften. Vidare bör tur- och returbiljett kunna lösas för dylik kombinerad färd på enahanda villkor som vid resa å järnväg.

Vad angår personbefordran på annan linje än stambillinje inskränker sig kommittén till att hänvisa till vad i kapitel 11 anförts beträffande samtrafik mellan järnväg och billinje såvitt gäller gods. Det synes önskvärt, att resande i större utsträckning än nu är fallet får möjlighet att lösa direkt biljett för hela färden även i de fall densamma omfattar resa å billinje. Även om nu åsyftad anordning icke medför några ekonomiska lättnader för den resande allmänheten, äger den dock en viss betydelse ur bekvämlighetssynpunkt.

Slutligen har kommittén i förevarande sammanhang uppmärksammat fall, då resekostnaden inom Norrland fördyras av att järnvägsresa exempelvis mellan inlandet och någon plats vid kusten till någon del följer stambanan och att härvid för undvikande av oskäligt lång väntetid utnyttjas tåg å denna, som är klassificerat som snälltåg. Såvitt kommittén kan finna torde denna olägenhet kunna elimineras genom att klassificeringen sker såsom persontåg på här avsedda sträckor, i den mån icke nu ifrågavarande tågförbindelser lämpligen kunna ordnas fristående från snälltågen. Åtgärder med nu avsett syfte torde kunna vidtagas av järnvägsstyrelsen utan särskilt bemyndigande.

Avdelning VI.

Utbyggnad av trafikförbindelserna i Norrland.

Kap. 14. Näringsgeografiska synpunkter på Norrlands kommunikationer.

En bedömning av den lämpliga utformningen av trafiknätet och organisationen av kommunikationsväsendet i Norrland måste grundas på hänsyn till näringslivets förhållanden och framtidsbetingelser samt bebyggelsens karaktär och utbredning. Utvecklingen på dessa områden är i sin tur starkt beroende av de naturtillgångar, som finnas inom Norrland, eller främst jorden, skogen, malmen och vattenkraften.

För större delen av den norrländska befolkningen utgör jordbruket den huvudsakliga inkomstkällan. Detta gäller särskilt i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, medan i Gävleborgs och Västernorrlands län andra näringsgrenar tävla med jordbruket i betydelse. Norrlandskommittén har tidigare i olika sammanhang givit uttryck åt uppfattningen att goda betingelser för lönande jordbruksdrift finnas i stora delar av Norrland. För närvarande täcker emellertid det där bedrivna jordbruket icke den norrländska befolkningens konsumtionsbehov. Stora underskott föreligga i fråga om vete, råg, fläsk och ägg, och icke heller mjölkproduktionen är fullt tillräcklig. Avsättningen och distributionen av jordbruksprodukter ha på sina håll försvårats på grund av otillfredsställande kommunikationsmöjligheter.

Skogen ger den norrländska landsbygdsbefolkningen betydande arbetstillfällen och arbetsinkomster, ej minst såsom komplement till jordbruket. Den utgör vidare grunden för sågverks- och massaindustrierna, som äro Norrlands viktigaste industrier och i främsta rummet ligga lokaliserade i kustbandet. Dessa industrier — av vilka sågverksrörelsen redan länge varit på tillbakagång — ha emellertid under de närmaste decennierna att anpassa sig efter stagnerande eller sjunkande tillgång på råvara. Avverkningarna måste utsträckas till längre bort belägna områden med sämre eller rent av obefintliga kommunikationer.

Industrialiseringen har i Norrland — som helhet betraktat — ej på långt när nått samma utvecklingsstadium som i landet i övrigt. Om man undantager Gävleborgs län, som i industriellt liksom i flera andra avseenden närmast har mellansvensk karaktär, ligger antalet industriarbetare per 1 000 in-

vånare avsevärt under riksmedeltalet. I intet annat län inom riket är det relativa antalet industriarbetare så lågt som i Jämtlands län. Norrlandsindustrien domineras av stora, på export inriktade företag. Den på hemmamarknaden inriktade industrien intager en undanskymd plats. Likaledes är hantverket inom norrlandslänen betydligt mindre utvecklat än inom flertalet andra län, vilket delvis torde få antagas sammanhånga med den mindre långt fortskridna urbaniseringen. Man synes emellertid kunna räkna med att den växande norrlandsbefolkningen till stor del kommer att söka sin utkomst inom industrien och hantverket. Det förefaller naturligt att härvid i första hand tänka sig en utveckling av industrien inom sådana grenar, där råvarutillgångarna erbjuda erforderlig bas för produktionen och där en lönande avsättning på hemmamarknaden kan upparbetas. Dyliga förutsättningar finnas särskilt för sådan förädlingsindustri, som är baserad på skogens produkter, samt för den järn- och metallarbetande industrien. Men utvecklingsmöjligheter borde även kunna föreligga för åtskilliga andra rörelsegrenar. I detta sammanhang förtjänar även uppmärksammas, att den norrländska industrien huvudsakligen återfinnes i ensidiga industriorter, medan städerna vid en jämförelse med förhållandena i södra och mellersta Sverige äro påfallande industrifattiga. Industrien har i stor utsträckning förlagts till kusterna, där sjöfarten kunnat utnyttjas för transporter under den isfria tiden.

Beträffande bosättningsförhållandena i Norrland kan det vara tillräckligt att här konstatera, att bebyggelsen är relativt spridd och att koncentrerad bosättning förekommer huvudsakligen vid kusten och utmed ådalarna. Som områden för mera samlad bebyggelse kunna härutöver nämnas trakterna omkring Storsjön i Jämtland samt kring gruvområdena i Norrbottens län.

I fråga om naturtillgångarnas fördelning, industriens lokalisering, bebyggelsens utbredning samt befolkningsförhållandena inom olika geografiska områden i Norrland har en detaljerad översikt lämnats i den förberedande undersökning angående Norrlands näringsliv, som verkstälts av 1940 års norrlandsutredning (SOU 1943: 39).

Norrlandskommittén övergår här efter till att framlägga vissa allmänna synpunkter på frågan, huru utformningen av trafikförbindelserna i Norrland bör påverkas av önskemålen om ett ekonomiskt utnyttjande av råvarutillgångarna inom denna landsdel samt ett mera mångsidigt näringsliv.

Till en början får kommittén erinra om att, såsom i kapitel 1 redan framhållits, de lappländska malmfälten näppeligen skulle ha kunnat exploateras, om icke riksgrensbanan möjliggjort de tunga malmtransporterna till Narvik och Luleå för vidare befördran sjöledes. För flera malmfyndigheter, vilka endast delvis kunnat utnyttjas eller ännu icke alls varit föremål för exploatering, saknas härför erforderliga kommunikationer, främst då järnvägar. Här må endast nämnas de nya gruvfyndigheterna i Lycksele och Älvsby

socknar inom Västerbottens bergslag (Kristineberg m. fl. orter) samt malmfälten i Mertainen, Svappavara, Leväniemi, Vittangi och Junosuando i nordöstra och östra Norrbotten. För Kristineberg — där Bolidens gruvaktiebolag åren 1940—1941 igångsatte kontinuerlig stordrift — ha transportförhållandena ordnats på särskilt sätt och det kan vara av intresse att något redogöra härför. Transporten av malmen ombesörjdes till att börja med av lastbilar från Kristineberg till Lycksele för fortsatt befordran med järnväg till Rönnskär. Det visade sig dock transportekonomiskt fördelaktigare att låta biltransporterna gå från Kristineberg till Boliden och därefter med järnväg till Rönnskär. Från och med år 1941 användes ett 30-tal specialbyggda lastbilar för dessa malmtransporter den omkring 100 km långa vägen till Boliden. På grund av den backiga terrängen kunde bilarna, som normalt lastade 10 ton, dock endast taga laster på högst 7 à 8 ton. Transportkostnaderna blevo så höga, att endast den under krigsåren dyra kopparmalmen kunde befordras med de till buds stående transportanordningarna. Den prisbilligare svavelkisen måste lämnas kvar i Kristineberg som avfallsprodukt. Till följd av bristläget beträffande försörjningen med bland annat bilgummi kunde ifrågavarande biltransporter icke längre fortgå. Då emellertid en fortsatt brytning av malm vid gruvfälten i Kristineberg ansågs nödvändig löstes transportproblemet på så sätt att en linbana byggdes från Kristineberg till Boliden med en transportkapacitet av c:a 300 000 ton årligen. Transportkostnaderna blevo härigenom avsevärt reducerade och möjliggjorde att jämväl svavelkisen kunde tillvaratagas. Det i samband med linbaneprojektet diskuterade järnvägsbygget kunde icke komma till utförande dels på grund av den avsevärt större mängd material, som erfordrades för byggandet av en järnväg i jämförelse med en linbana, och dels framför allt emedan byggandet av en järnväg skulle ha krävt avsevärt längre tid.

Vad åter angår malmfyndigheterna i Vittangi—Junosuandoområdena — där rikliga tillgångar finnas på järnmalm, svavelkis, grafit, dolomit och kalk — saknas för närvarande transportmöjligheter för brytning av malm i stor skala. En förutsättning för att dessa naturtillgångar skola kunna utnyttjas är att kommunikationsförbindelserna utbyggas till ifrågavarande områden, så att reguljära förbindelser kunna inrättas mellan dessa avsides belägna platser och orter där råvarorna skola förädlas. Beträffande gruvindustrin synes det kommittén överhuvud taget, som om järnvägsnätets utbyggnad vore i det närmaste ofrånkomlig för en rationell exploatering av fyndigheterna.

Även den areella produktionen i Norrland är i starkt behov av utbyggnad av linjenät, främst vägar samt lastbils- och omnibuslinjer. Vad först beträffar skogsbrukets transportbehov har 1936 års skogsutredning i sitt betänkande angående skogsbrukets transportfrågor: vägar och järnvägar (SOU 1943: 4) framhållit betydelsen för denna näring av en ändamålsenlig planläggning av utbyggnaden av skogsbrukets transportleder, i främsta rummet

vägar och motortrafik men jämväl flottleder och järnvägar. Beträffande sistnämnda två transportmedel ansåg emellertid utredningen, att föga vore att göra med hänsyn till att dessa redan vore för handen på av naturförhållandena eller genom tidigare byggnadsåtgärder bestämda platser, medan vägnätet däremot vore det lättast anpassningsbara trafikmedlet. I de nordsvenska skogsbygderna, där skogstransporterna utgjorde en mycket väsentlig del av den allmänna samfärdseln, borde enligt utredningen skogsbrukets intressen ha ett tungt vägande inflytande på ifrågavarande planläggningsverksamhet. I mera jordbruks- eller industribetonade områden torde däremot skogsintressena få jämkas och samordnas i förhållande till andra näringsintressen. Utredningen framhöll jämväl som sin mening, att det vore av stor betydelse för skogsnäringen om sådana anstalter träffades, att skogsbrukets utövare på ett rationellt sätt kunde ordna sina transporter genom samverkan mellan olika transportmetoder.

Vad åter angår det norrländska jordbruket är även detta i stort behov av förbättrad linjetrafik med motorfordon samt vägnätets utbyggnad och förbättring. Jordbrukets behov av daglig avsättning för sådana produkter som mjölk, gräddor, ägg och övriga färskvaror förutsätter reguljära trafikmöjligheter med transportkostnader, som varorna kunna tåla. Jordbrukets eget behov av förnödenheter är icke heller ringa och skulle kunna tillgodoses i ökad utsträckning om betingelserna för transporterna bleve bättre.

Den norrländska industrien är i allt väsentligt lokaliserad till kustområdet, vilket till en del sammanhänger med att i äldre tid sjöfarten var den viktigaste kommunikationsleden. Som under avdelning I påvisats utgör sjöfarten allt fortfarande en mycket viktig faktor i Norrlands kommunikationer. På grund av isförhållandena vintertid måste sjöfarten dock helt eller delvis nedläggas en stor del av året. Vid anläggandet av järnvägarna i Norrland kom norra stambanan av bland annat militära skäl att framdragas icke i kustbandet, vilket med hänsyn till den därstädes lokaliserade industrien kunnat vara naturligt och riktigt, utan ett gott stycke inne i landet. Följden härav har blivit att de högindustrialiserade områdena efter kusten med vissa undantag sakna direkta järnvägsförbindelser, vilket i sin tur sannolikt medverkat till näringslivets ensidighet och försvårat uppkomsten av förädlingsindustrier med avsättning å hemmamarknaden, såväl i Norrland som i riket i övrigt. Även där järnvägsförbindelse funnits, ha emellertid till följd av avstånden till avsättningsmarknaderna de höga transportkostnaderna minskat den norrländska industriens möjligheter att konkurrera med den söderut belägna.

Såsom redan framhållits är den norrländska industrien till stor del koncentrerad till ensidiga industriorter, medan städerna vid en jämförelse med förhållandena i södra och mellersta Sverige äro påfallande industrifattiga. Denna lokala ensidighet är förenad med betydande olägenheter. Näringslivet kommer att lida av stor känslighet för konjunkturer. De norrländska

skogsindustrierna kunna lämna exempel härå. Exporten av trä och cellulosa har både beträffande kvantiteter och priser varierat relativt starkt med konjunkturerna. Dessa konjunkturväxlingar ha återverkat på hela näringslivet inom Norrland i övrigt. Nedgången i exportindustriernas inkomster återverkar indirekt via de arbetslösas minskade konsumtion även på det övriga näringslivet. På grund av den ensidiga inriktningen av industrien ha dessa svängningar icke i samma grad som inom landet i övrigt motvägts av utvecklingen på andra produktionsområden, då främst inom hemmamarknadsindustrien. När härtill kommer, att en enda industri eller ett enda företag dominerar en ort, är det givet att levnadsförhållandena i hela orten bli beroende på detta enda företags utveckling. Är företaget på tillbakagång, skapas en permanent arbetslöshet, eftersom andra företag icke finnas på orten, vilka kunna suga upp den friställda arbetskraften. Så småningom börjar den yngre arbetskraften, som är lättrobligast och icke har så starka sociala och ekonomiska band, att flytta till andra trakter. Följden blir en successiv förgubbning av ortens befolkning. Eftersom kommunens hittillsvarande ojämförligt största skatteobjekt ger mindre inkomster, medan utgifterna på grund av arbetslösheten stiga, leder utvecklingen även till att den kommunala utdebiteringen måste höjas, med de konsekvenser detta i sin tur kan få för näringslivet och befolkningen.

Ett undanröjande av nu nämnda olägenheter av en allt för ensidig lokalisering av industrien kan endast ske därigenom att dessa orter kompletteras med förädlingsindustrier i vida större utsträckning än nu är fallet. En koncentration av industrien och företagsverksamheten till ur olika synpunkter lämpliga orter måste anses önskvärd för Norrlands del. Speciellt beträffande trävaruindustrierna kan en dylik koncentration vara nödvändig med hänsyn till den nedgång i den norrländska virkesproduktionen som inträtt och kommer att bliva bestående för lång tid framåt. En utveckling mot större lokal mångsidighet i här berörda kustområden kan redan nu spåras. Svårigheterna uppgivas emellertid vara stora icke minst på grund av avsaknaden av direkta järnvägsförbindelser utefter kusten. Genom att förse de industrialiserade områdena utefter kusten samt annorstädes med ett finmaskigare linjenät av såväl järnvägar som lastbils- och omnibuslinjer skulle givetvis den önskvärda koncentrationen och ökade mångsidigheten i orternas näringsliv avsevärt komma att underlättas.

I motsats till vad fallet är i flertalet övriga landsdelar saknar Norrland ett större administrativt och kommersiellt centrum av liknande karaktär som Göteborg och Malmö med deras betydelse för respektive västra och sydliga Sverige. De norrländska städerna äro mestadels relativt små, delvis beroende på att de gamla hamnstäderna kommit att ligga vid sidan om de stora järnvägsstråken. Ett större dylikt centrum i Norrland skulle enligt kommitténs mening vara av stor betydelse för den framtida utvecklingen av landsdelen

icke blott i ekonomiskt utan även i kulturellt avseende. En koncentrerad stadsbebyggelse i Norrland kräver emellertid att trafikförhållandena inom Norrland i olika avseenden förbättras icke minst beträffande utbyggnaden av linjenätet för reguljär trafik. Med de nuvarande trafikförhållandena kan Norrland i sin helhet sägas ha blivit ett slags uppland för Stockholm. Tidsavståndet till huvudstaden är ofta icke oväsentligt kortare än till och från orter *inom* Norrland med samma geografiska avstånd som till Stockholm. Som exempel härpå kunna slumpvis väljas följande trafikrelationer. Avståndet mellan Sundsvall och Stockholm över Gävle utgör 413 km, och denna sträcka kan med snabbaste järnvägsförbindelse avverkas på 6 tim. och 18 min. enligt 1946 års vintertidtabell. Sträckan Vilhelmina—Östersund utgör endast 244 km, men snabbaste förbindelse tager ändock 5 tim. och 59 min. (vissa dagar med rälsbuss 4 tim. och 15 min.). Sträckan Söderhamn—Stockholm utgör 264 km och kan färdas på 3 tim. och 48 min. Den något kortare sträckan Arvidsjaur—Umeå (251 km) kan, om snälltågsbiljett löses för delsträckan Jörn—Vännäs, färdas på 5 tim. och 7 min., i annat fall utgör restiden 5 tim. och 52 min. Vidare må nämnas, att restiderna för sträckorna Luleå—Stockholm (1 180 km) och Luleå—Sundsvall (717 km) utgör respektive 16 tim. och 57 min. samt 14 tim. och 57 min. De anförda exemplen, till vilka ytterligare ett flertal kunde fogas, visa tydligt huru Norrlands järnvägsförbindelser med Stockholm ofta äro avsevärt snabbare och bekvämare (färre tågbyten m. m.) än motsvarande förbindelser mellan viktigare orter *inom* Norrland.

Kap. 15. De norrländska trafikförbindelsernas utformning.

Järnvägarna utgöra ryggraden i Norrlands landkommunikationer. I sydnordgående riktning genomdrages Norrland av två stora linjer nämligen norra stambanan samt inlandsbanan. Sistnämnda järnväg framgår till stora delar genom rena ödemarksområden och detta gäller i vissa fall även norra stambanan längst i norr. Denna senare bana löper relativt långt från det industrialiserade kustbandet, vilket otvivelaktigt varit till nackdel för den industriella utvecklingen i kustområdena.

Tanken på att framdraga ytterligare en järnväg genom Norrland berörande själva kusten är därför sedan länge aktuell. Under 1920-talet tillkom även på enskilt initiativ den 300 km långa järnvägen Gävle—Härnösand, den s. k. *ostkustbanan*, som öppnades för allmän trafik i hela sin nuvarande längd år 1927. Koncessionen för detta järnvägsbygge hade lämnats redan år 1903 och

olika delar av banan öppnats för allmän trafik åren 1923—1927. Det enskilda järnvägsbolaget måste emellertid relativt kort tid efter järnvägens öppnande träda i likvidation på grund av svåra driftekonomiska förhållanden, vilka icke möjliggjorde förräntning av de betydande kapitalbelopp som investerats i järnvägen. År 1933 har järnvägen införlivats med statens järnvägar och har sedan dess drivits som en länk i statsbanesystemet. Ostkustbanan slutar emellertid i Härnösand, och krav på dess förlängning norrut har vid olika tillfällen framförts och närmare dryftats.

I svaren på en rundskrivelse, som norrlandskommittén i februari 1945 tillställt länsstyrelserna i Norrland beträffande önskemål i fråga om linjenätets utbyggnad, har från olika håll framhållits betydelsen av en förlängning av ostkustbanan norrut. Sålunda anför *länsstyrelsen i Västerorrlands län* härom bland annat följande:

Alltsedan ostkustbanan till Härnösand färdigställts, har intresset för banans vidare fortsättande norrut varit synnerligen starkt, och i olika sammanhang har detta spörsmål varit föremål för livliga diskussioner. En kustbana utefter Norrlandskusten skulle helt visst bliva av utomordentlig betydelse för utvecklingen i Norrland och vara ägnad att giva näringslivet därstädes åstundad rikare differentiering.

I de trakter en sådan bana skulle komma att genomlöpa finnas stora förutsättningar för uppkomsten av småindustrier av olika slag ävensom för ett mera intensifierat och givande jordbruk — såsom exempel härpå må, vad särskilt Ångermanland angår, bland annat framhållas den relativt stora industri som trots bristande kommunikationer redan uppkommit i Mjällom i Nordingrå. Vidare må i detta sammanhang framhållas den verksamhet, som länets företagareförening medelst statsmedel utövar för befordran av utvecklingen av hantverk och småindustri, vilken verksamhet givetvis skulle bli av ökad omfattning och betydelse om kommunikationsförhållandena förbättrades. Sammanfattningsvis anser sig sålunda länsstyrelsen böra uttala, att den ifrågasatta järnvägen skulle i hög grad bidra till lösandet ej allenast av de olika Norrlandsproblemen utan även vara av icke ringa gagn för riket i dess helhet.

Med hänsyn till att behovet ställer sig olika i olika områden av kusten föreslår länsstyrelsen såsom första utbyggnadsetapp sträckan Örnsköldsvik—Umeå. En dylik järnvägslinje anses nämligen bliva av stor betydelse för sådana orter och industrianläggningar som Gullänget, Husum, Rundviks-verken och Hörnefors.

Länsstyrelsen i Västerbottens län hänvisar beträffande ostkustbanans förlängning norrut till att de storindustriföretag i Norrland, vilkas verksamhet är baserad på skogen, äro till övervägande del förlagda till kustområdena och de där utlöpande älvarna. Efter att ha framhållit betydelsen och nödvändigheten av att träindustrien i högre grad än nu är fallet övergår från framställning av halvfabrikat till en större förädling av råvaran, anför länsstyrelsen bland annat följande:

Denna utveckling som i sig innebär en utvidgning och mer kontinuerlig drift, synes vara helt beroende på ökade och förbättrade transportmöjligheter. Sjöfarten

på hamnarna i övre Norrland är på grund av ishinder stängd omkring fem månader av året och någon mera avsevärd förlängning genom förstärkt isbrytarhjälp synes, vilket även 1941 års isbrytarutredning framhållit, icke kunna uppnås. Från vissa håll har framhållits möjligheten att avhjälpa transportsvårigheterna genom utökad lastbilstrafik. De skäl, som särskilt från Mo och Domsjö Aktiebolags samt Nordmalings Ångsågs Aktiebolags sida anförts häremot synas bärande. En förlängning norrut av ostkustbanan framstår sålunda som enda möjligheten att skapa nödiga förutsättningar för dessa industriers framtida utveckling. Med hänsyn till industriernas belägenhet och storleksgrad och då en utbyggnad av ostkustbanan av kostnadsskäl endast torde kunna ske etappvis synes bandelen Örnsköldsvik—Umeå böra komma till utförande i första hand.

En förlängning är emellertid icke endast ett villkor för storindustriens utveckling. Av de kommunala myndigheterna har omvittnats den stora betydelse en sådan järnvägsförbindelse skulle komma att få för småindustri och hantverk samt jordbruk och handel. Länsstyrelsen vill understryka de synpunkter som härvidlag framförts. Särskilt för småindustrien inom dessa trakter skulle förbättrade transportmöjligheter genom en järnvägsförbindelse vara av avgörande vikt. Näringslivet här såväl som i länets övriga delar har varit och är fortfarande alltför ensidigt inriktat.

Länsstyrelsen i Norrbottens län framhåller följande:

Tanken på ostkustbanans fortsättande från Härnösand genom Västerbotten och Norrbotten har alltid hållits levande i dessa bygder, och länsstyrelsen ser med tillfredsställelse att kommittén tagit upp denna fråga på sitt utredningsprogram. Länsstyrelsen vill därvid med styrka framhålla angelägenheten av att banan drages fram till Haparanda. Norröver från Piteå och Luleå ligga vid kusten i Töre Törefors Aktiebolags sågverk och wallboardindustri, i enskild ägo, och inom Kalixdistriktet Statens Skogsindustriers stora verk vid Karlsborg och Båtskärsnäs, varav särskilt det förra synes förete betydande utvecklingsmöjligheter. Det torde vara utan vidare klart att dessa industrier i väsentlig grad hämmas i sin export av att endast vara hänvisade till de jämförelsevis korta skeppningssäsongerna.

Redan innan ovannämnda rundfråga till länsstyrelserna kommit till stånd, hade kommittén i skrivelse till järnvägsstyrelsen den 8 december 1944 hemställt, utom annat, att styrelsen ville lämna en ungefärlig uppgift å anläggningskostnaderna — beräknade på grundval av 1938 års prisnivå höjd med 30 % — för en förlängning av ostkustbanan upp efter norrlandskusten fram till Haparanda. Med anledning härav hade järnvägsstyrelsen med skrivelse till norrlandskommittén den 21 mars 1945 överlämnat en av f. d. förste baningenjören vid statens järnvägar M. Briandt på styrelsens uppdrag verkställd utredning angående kostnaderna för en förlängning av ostkustbanan. Utredningen, som grundar sig på företagen okulärbesiktning av terrängförhållandena m. m. och sålunda är att anse som preliminär, ger vid handen, att kostnaderna för en dylik kustbana vid 1938 års prispåhållanden kunna beräknas till 138,9 milj. kronor. Angivna belopp har järnvägsstyrelsens ansett böra höjas till i runt tal 180 milj. kronor med hänsyn till att beräkningen enligt av kommittén meddelade direktiv skulle grundas på en prisnivå — beträffande såväl arbets- som materialkostnader — som ligger 30 % över 1938 års.

Till denna summa är ytterligare att lägga visst belopp för erforderlig rullande materiel.

Nyssnämnda kostnadssumma av 138,9 milj. kronor fördelar sig mellan olika bandelar på följande sätt:

Bandel	Banlängd i km	Kostnad per km bana	Delkostnad kronor	Summa kostnad kronor
Nyland—Översjöla ¹	90	285 500	25 700 000	
Översjöla—Umeå	134	210 000	28 200 000	53 900 000
Umeå—Skellefteå	137	179 500	24 600 000	
Skellefteå—Piteå	85	227 000	19 300 000	
Piteå—Luleå	67	213 000	14 300 000	58 200 000
Luleå—Haparanda	134	200 000	26 800 000	26 800 000
Summa banlängd och kostnad	647	214 600		138 900 000

¹ Här förutsattes, att den förlängda ostkustbanan skulle ansluta till banan Härnösand—Långsele vid Nyland. Om i stället anslutning skulle ske vid Nensjö, har kostnaden med hänsyn till härvid erforderliga brobyggnader enligt vissa uppskattningar antagits bliva omkring 20 milj. kronor högre.

Det bör uppmärksammas, att i förestående kostnadstabla icke medtagits kostnader för eventuell elektrifiering.

Sedan 1945 års riksdag, med anledning av väckta motioner, i skrivelse den 30 juni 1945, nr 517, anhållit om verkställande av en utredning rörande ostkustbanans förlängning norrut till Umeå, har Kungl. Maj:t den 6 juli samma år uppdragit åt norrlandskommittén och järnvägsstyrelsen att, med beaktande av vad som anförts i riksdagens skrivelse, gemensamt verkställa den i skrivelsen avsedda utredningen.

I detta sammanhang vill kommittén slutligen även erinra om att kommittén i skrivelse den 15 december 1945 framlagt förslag om anläggande av järnväg mellan Översjöla och Husum, varvid arbetena i första hand skulle påbörjas å sträckan Översjöla—Gullänget. Ifrågavarande järnväg skulle ingå som ett led i en eventuellt utbyggd ostkustbana.

I svaren på förenämnda rundskrivelse ha även framförts vissa andra önskemål i fråga om utformningen av Norrlands kommunikationsnät, för vilka här torde höra redogöras.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har upptagit frågan om anläggning av järnväg mellan Ljusdal och Sveg. Länsstyrelsen hänvisar till att tanken på en förbindelse mellan Härjedalen och stambanan framkommit redan på 1870-talet och att mot slutet av 1890-talet vidtagna anstalter resulterat i upprättandet av olika förslag till frågans lösning. Enligt länsstyrelsens mening är det otvivel-

aktigt, att en järnväg mellan Ljusdal och Sveg skulle bliva av stor betydelse för de av järnvägen berörda områdena, som härigenom finge en direkt järnvägsförbindelse med uthamnen Hudiksvall.

I detta sammanhang må nämnas, att vid ett i Sveg den 12 november 1944 hållet sammanträde med olika intresserade parter för ifrågavarande järnvägsprojekt bildats en särskild kommitté för frågans vidare utredande. Nämda kommitté har sedermera till norrlandskommittén framfört sina synpunkter och önskemål beträffande en järnväg mellan Ljusdal och Sveg med fortsatt utbyggnad mot norska gränsen. Härvid har bland annat framhållits, att befolkningen i västra Hälsingland vore synnerligen illa lottad i fråga om kommunikationer, i det att det väldiga område, som begränsades av linjer dragna mellan Bollnäs, Orsa, Sveg och Ånge, saknade järnvägar. Likaså saknade västra Härjedalen alla järnvägsförbindelser. Dessa områden hade blivit efter i utvecklingen; de rika skogstillgångarna hade icke kunnat utnyttjas, malmfyndigheterna hade icke kunnat exploateras och jordbruket hade icke kunnat utvecklas, varför befolkningen utvandrade. Förekomsten av statsbanan Hudiksvall—Ljusdal och statsbanan Sveg—Hede ansåge de kommitterade vittna om att järnvägsnätet i dessa trakter från början beräknats bliva utbyggt så, att en sammanhängande järnvägsförbindelse från kust till kust skapades. Enligt de kommitterades mening skulle en dylik järnväg giva nytt liv åt västra Hälsingland, där tidigare Ljusnans dalgång erbjudit en naturlig genomfartsled, och öppna västra Härjedalen för kultur och exploatering. En dylik ny mellanriksbana komme också att få stor betydelse för landets förbindelser med Norge. Slutligen syntes enkel rättvisa kräva, att västra Hälsinglands och Härjedalens befolkning finge bättre förbindelser med omvärlden. En objektiv utredning borde emellertid verkställas, huruvida andra trafikmedel än järnväg kunde tänkas bättre tillgodose landsdelens behov av kommunikationer.

Handelskammaren i Gävle har i berörda spörsmål likaledes framhållit, att som alternativ till järnvägen borde undersökas, huruvida icke transportproblemet för de trakter, järnvägen vore avsedd att tjäna, på ett smidigare och lämpligare sätt kunde lösas genom landsvägstrafikens effektivisering. Sålunda vore det tänkbart, att en utökad linjetrafik med traktortåg, bilar och bussar, vilket dock erfordrade en förbättring av landsvägen Ljusdal—Sveg, skulle kunna fylla motsvarande uppgift. Åt samma uppfattning har Gävleborgs läns skogsvårdsstyrelse givit uttryck.

Utöver det nu nämnda projektet framhåller länsstyrelsen i sin skrivelse behovet av en reguljär busslinje mellan Torsåker och Stjärnsund samt åtskilliga vägprojekt.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anser, bortsett från vad styrelsen ovan anfört rörande ostkustbanans förlängning, att några ytterligare trängande

behov av utvidgat linjenät för reguljär trafik knappast föreligger. Enligt länsstyrelsens uppfattning måste linjenätet, under förutsättning att trafiken drives i ungefär samma omfattning som före kriget, anses i stort sett motsvara rimliga anspråk på förbindelser mellan olika orter.

Länsstyrelsen i Jämtlands län framhåller som första önskemål järnvägsanläggningen Ljusdal—Sveg och framför ungefär liknande synpunkter och skäl som de ovan redan refererade. Enligt länsstyrelsens mening tala starka skäl för utredning angående järnväg Ljusdal—västra Härjedalen. Med hänsyn till den stora betydelse motorismen hade före andra världskriget och den konkurrens som rådde mellan järnvägs- och biltrafik under åren närmast före krigets utbrott syntes emellertid vid denna utredning böra jämväl undersökas, om de krav på förbättrade kommunikationer, som förefunnes för berörda trakter, kunde på ett nöjaktigt sätt utan järnvägsförbindelse tillgodoses genom utbyggnad av landsvägarna, vilka i Härjedalen icke hade den kapacitet som erfordrades, och förbättring av omnibus- och lastbilstrafiken. De betydande avstånd, varom här vore fråga, och de massfrakter av särskilt skogsprodukter som kunde ifrågakomma, syntes emellertid tala för byggandet av järnväg.

Det uppgives, att linjetrafik med motorfordon inom Jämtlands län bedrivs på alla vägar av större betydelse med undantag av vissa vägar, som gå parallellt med järnväg. Inom Kalls socken, som i avsaknad av varje järnvägsförbindelse är helt beroende av linjetrafik med motorfordon, ha önskemål framkommit om förbättring av kommunikationsförhållandena. Länsstyrelsen finner, att en enhetlig reglering av trafiken här borde ske, varvid ett sammanstående av nuvarande mindre trafikföretag borde äga rum. För närvarande anser länsstyrelsen detta icke kunna ske annat än genom statens försorg. För nordvästra Jämtlands vidkommande framför länsstyrelsen önskemålet, att statsmakterna genom statens järnvägars försorg måtte påtaga sig ansvaret för ombesörjandet av goda kommunikationer i områden, som icke kunde komma i åtnjutande av järnvägsförbindelser. Förverkligandet av detta önskemål skulle enligt länsstyrelsens mening vara till gagn för befolkningen i dessa trakter samt för turistlivet.

Länsstyrelsen i Västerbottens län — som enligt vad ovan refererats gjort vissa uttalanden angående ostkustbanans förlängning — hänvisar härutöver till att vid sammanträde den 7 april 1945 inför länsstyrelsen en deputation bestående av representanter för Vilhelmina, Dorotea, Åsele, Fredrika, Örträsk och Bjurholms socknar framfört önskemål om en järnväg för södra lappmarken, förslagsvis med sträckningen Meselefors—Åsele—Fredrika—Örträsk—Bjurholm—Vännäs. Enligt länsstyrelsens mening funnes det icke möjlighet att avgöra, huruvida en järnväg vore nödvändig för att lösa trafikproblemen för dessa trakter, förrän av kommunerna igångsatt ekonomisk

utredning slutförts. Härvid skulle även alternativ sträckning med anknytning till norra stambanan vid Mellansel komma att närmare undersökas.

Södra Lappmarkens järnvägskommitté, som handhaft ifrågavarande utredningsarbete, har sedermera till norrlandskommittén framfört sina synpunkter på ifrågavarande järnvägsprojekt samt i samband därmed till kommitténs kännedom överlämnat tvenne utredningar, av vilka den ena verkstälts av f. d. förste baningenjören M. Briandt och innefattar förslag och kostnader för en tvärbana mellan inlandsbanan och norra stambanan genom södra Lappmarken samt den andra utförts av byråchefen T. Berger och utgöres av en driftekonomisk utredning för en järnväg Meselefors—Åsele—Nyåker—Nordmaling. Denna sistnämnda sträckning har förordats av järnvägskommittén. I sin skrivelse till norrlandskommittén den 4 maj 1946 anför nyssnämnda järnvägskommitté bland annat följande:

Om man först betraktar den ifrågasatta tvärbanans betydelse för handeln och industrien inom länet, kan konstateras, att köpmännen i södra Lappmarken ha livliga affärsförbindelser med Umeå. En järnvägsförbindelse till Nordmaling från inlandsbanan kommer därför att bliva till stor nytta för köpmännen inom hela det område, som kommer att beröras av den tilltänkta järnvägen, framför allt därför att det bleve tillgång till en direkt djuphamn.

Den ständigt kraftigt växande befolkningen måste beredas sysselsättning i jordbruk och småindustri, och någon större expansion å dessa områden kan icke ifrågakomma, om icke statsmakterna ordna sådana kommunikationer, att de normala fraktkostnaderna väsentligt reduceras. Detta kan enligt vår mening icke ske på annat sätt än genom en rationell lösning av kommunikationsfrågan.

I detta sammanhang vill järnvägskommittén också återropa planerna på en intensifierad skogsvård inom landet. Utan en större pulsåder, efter vilken de tyngre transporter kunna ledas till och från skogsdistrikten, blir hela tanken på en rationell och för landets industrier nödvändig skogsvård en ren utopi. Vill man alltså sätta allvar bakom tanken på ett ånyo rikt givande skogsbestånd i här berörda områden framstår tvärbanan som en tvingande nödvändighet.

Sammanfattningsvis vill järnvägskommittén framhålla, att tvärbanan synes oss ofrånkomlig för att eliminera det hittills ensidigt inriktade näringslivet i dessa trakter. Den är alltså försvarlig även om staten till en början skulle göra avsevärda driftsförluster. Den växande befolkningen och det efter banan förväntade blomstrande näringslivet skulle så småningom komma att göra företaget lönande.

Kommittén, som inhämtat upplysningar från jordbrukskretsar i berörda områden, har härvid bibringats den uppfattningen, att den blivande järnvägen skulle bliva av stor betydelse för jordbruket. Varor, som för närvarande köpas i Mellansverige, skulle kunna tack vare billigare frakter erhållas till lägre pris än vad nu är fallet. För jordbrukets ekonomiska föreningar, framför allt mejeri- och slakteriföreningarna, skulle tillkomsten av järnväg medföra ett framsteg.

Järnvägskommittén framhåller till sist den betydelse förbättrade kommunikationer skulle få för turistväsendet i dessa trakter:

För närvarande besökas turistorterna i Västerbottens lappmark av ett relativt litet antal turister, trots sin storslagna naturskönhet. Den främsta orsaken härtill är de bristfälliga kommunikationerna. Trots allt har dock turisttrafiken i berörda trakter gått avsevärt framåt under de senaste åren, varför vi med all rätt kunna förvänta

ett ytterligare uppsving på detta område, i all synnerhet därest tvärbanan bleve en verklighet.

Enligt den av Briandt på uppdrag av ifrågavarande järnvägskommitté verkställda utredningen skulle kostnaderna för ifrågasatt järnvägsanläggning inklusive rullande materiel belöpa sig till följande belopp vid banans sträckning enligt olika alternativ, nämligen för en bana Meselefors—Degermyr 21 milj. kronor, Meselefors—Nyåker 16,9 milj. kronor samt Meselefors—Nordmaling 19,8 milj. kronor. Kostnaderna ha beräknats efter 1938 års prisnivå. Den förutnämnda driftsekonomiska utredningen har givit till resultat, att de beräkningsbara inkomsterna skulle kunna förväntas uppgå till omkring 240 000 kronor för år, medan drifts- och underhållskostnaderna beräknats belöpa sig till 1 380 000 kronor. Det årliga driftunderskottet skulle sålunda utgöra drygt 1 100 000 kronor, vartill komme en ränteförlust å det i anläggningarna investerade kapitalet å 804 000 kronor.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anför i sin skrivelse till norrlandskommittén, förutom vad ovan anförts beträffande ostkustbanans förlängning till Haparanda, önskemål om utbyggande av Tornedalsbanan. Härom säges följande:

Då statsmakterna på sin tid avvisade denna järnvägs framdragande till Pajala med den tänkta fortsättningen till Kiruna, lämnades som kompensation en busslinje Övertorneå—Pajala i statens järnvägars regi, en trafikordning, som aldrig betraktats annat än som en tillfällig ersättning. Den viktiga jordbruksbygden Tornedalen till vilken i detta sammanhang bör räknas även de vid Kalix älvdal liggande socknarna Korpilombolo och Tärendö, har en viktig avsättningsort för sina produkter i det stora gruvsamhället Kiruna. Landsvägstrafiken mot Kiruna från Pajala ombesörjes nu av enskilda bussföretag, vilka på nöjaktigt sätt sköta personbefordringen men helt naturligt icke förmå att tillfredsställa framföra godstrafiken, allra minst den framforsling av trävaror, varav Kiruna i så hög grad har behov. En statlig lastbillinje Pajala—Kiruna med anknytning från nämnda Kalixälvssocknar, utrustad även för tyngre godsbefordran och med fraktsatser enligt statens järnvägars godstaxa är ett levande önskemål för dessa trakter.

Utöver det nu anförda ha länsstyrelserna i de flesta länen jämväl påpekat det stora behovet av nya vägar i Norrland och förbättringar av det redan befintliga vägnätet.

Såsom *norrlandskommittén* förut i olika sammanhang sökt belysa, anser kommittén en förbättring av de norrländska trafikförbindelserna vara en trängande angelägenhet. Ur allmänt ekonomiska, sociala och kulturella synpunkter synes det uppenbart, att Norrland är i behov av förbättringar i sina nuvarande kommunikationsmöjligheter. Målet bör härvid vara att, såsom kommittén anför i kapitel 4, minska de olikheter i kommunikationshänseende, som föreligga mellan Norrland och övriga landet, samt på så sätt åstadkomma, att betingelserna i nämnda hänseende åtminstone i de tätare bebyggda områdena av Norrland för industriens lokalisering och befolkningens trivsel ej alltför mycket avvika från dem, som kunna erbjudas i södra och

mellersta Sverige. Härvid anser sig kommittén, liksom då det gällt möjligheterna att nedbringa transportkostnaderna, kunna förbigå beställningstrafiken och sålunda inskränka sig till att behandla den reguljära linjetrafiken. Det torde nämligen främst vara på detta område, som en förbättring av nuvarande förhållanden är önskvärd och bör kunna ge påtagliga resultat.

När fråga är om utbyggnad av trafikförbindelserna för ett område, gör sig i allmänhet den uppfattningen gällande, att föreliggande kommunikationsbehov böra tillgodoses genom järnväg. Att önskemål i sådan riktning framkomma, är även helt naturligt med hänsyn till de fördelar en järnvägsförbindelse erbjuder. Våra järnvägar ha spelat en avgörande roll såsom vägröjare för odling och ekonomiskt liv. Och fortfarande torde anläggandet av en järnväg mer än andra kommunikationsmedel anses ge en garanti för välordnade trafikförbindelser. I många fall förhåller det sig även så, att järnvägs-transport utgör den enda tänkbara lösningen av en trafikfråga. Så kan i synnerhet vara fallet, då fråga är om tung trafik, exempelvis sådan som hänför sig till de norrländska malmfälten, särskilt där gruvdrift i stor skala ifrågakommer. I andra fall åter kan möjlighet finnas att välja mellan järnväg och motortrafik. Mångenstädes ifrågakommer emellertid endast sistnämnda alternativ. Sålunda saknas inom många norrländska trafikområden ekonomiska betingelser för anläggande av järnväg.

Norrlandskommittén har övervägt, om icke någon möjlighet finnes att i dylika fall ordna en kommunikationsförbindelse på sådant sätt att den, samtidigt som den eventuella förlusten å rörelsen blir mindre för det allmänna, likväl i stort sett kan tillgodose samma behov som en järnväg. Med denna utgångspunkt har norrlandskommittén kommit till den uppfattningen, att s. k. *stambillinjer* böra anordnas på vissa sträckor i Norrland. Avsikten härmed är att tillgodose områden, där på grund av näringsförhållandena eller eljest direkt anknytning till järnvägsnätet är motiverad men där en järnväg likväl icke för närvarande kan antagas komma till stånd med hänsyn till trafikunderlagets relativa litenhet och de driftsförluster, som sannolikt skulle uppkomma på järnvägsrörelsen. Trafiken på ifrågavarande stambillinjer, som kunna sägas utgöra substitut för järnvägar och böra betraktas som sådana vid regleringen av den yrkesmässiga trafiken, bör bedrivas i statens järnvägars egen regi eller av dessa överlåtas på entreprenör. Statens järnvägar böra emellertid i sin egenskap av järnvägsinnehavare under alla förhållanden bära ansvaret för trafiken i fråga. Från trafikplatserna utefter billinjerna bör gods kunna sändas till vilken som helst järnvägsstation och vice versa. Liksom nu är fallet beträffande den förut omnämnda billinjen mellan Övertorneå och Pajala, böra i stort sett samma bestämmelser gälla för billinjerna som för järnvägstrafiken. I kapitlen 10 och 13 har kommittén beträffande respektive gods- och persontrafiken framlagt förslag, enligt vilka stambillinjerna även i taxehänseende skola erbjuda trafikanterna betydande

förmåner. Järnvägstaxorna skola sålunda vid genomförande av kommitténs förslag i princip göras tillämpliga i fråga om godstransporter på dessa bil- linjer. Vid godssamtrafik med järnväg skall tillämpas genomgående frakt- beräkning, grundad på järnvägarnas taxesystem. Slutligen skall vid person- trafik å stambillinje, såväl lokal- som samtrafik, tillämpas genomgående zontariffberäkning på grundval av statens järnvägars zontariff för person- befordran.

Anordnandet av stambillinje torde — liksom då det gäller anläggande av järnväg — för varje särskilt fall böra underställas Kungl. Maj:ts och riks- dagens prövning. Någon tillståndsprövning hos länsstyrelsen ifrågakommer sålunda icke i nu avsedda fall.

Såsom framgår av det ovan anförda bör trafiken på stambillinje icke nöd- vändigtvis behöva drivas i statens järnvägars egen regi utan bör det stå dessa fritt att genom avtal överlåta trafiken på entreprenör. En dylik anordning ligger särskilt nära till hands, där trafik på respektive sträcka redan nu om- besörjes av enskild företagare, varvid denne lämpligen kan antagas som entreprenör. Likaså bör det ifrågakomma, att postverket — som för närva- rande uppehåller diligenstrafik på vissa av de sträckor, vilka framdeles böra tillgodoses med stambillinjer — även i fortsättningen ombesörjer trafiken på dessa efter överenskommelse med statens järnvägar.

Inrättandet av stambillinjer kräver i jämförelse med byggandet av järnväg relativt blygsamma kapitalbelopp. Dessa bliva för övrigt, även om sedermera en järnväg kommer till stånd, icke helt spolierade, i det att den rullande materielen kan komma till användning på andra av statens järnvägar drivna billinjer. Försöksvis upprättade stambillinjer komma jämväl att ådagalägga trafikens storlek och karaktär inom trafikområdet i fråga och härigenom underlätta ett vederhäftigt bedömande av behovet av en järnvägsanläggning och de ekonomiska förutsättningarna för järnvägsrörelsen. En annan icke oväsentlig fördel med anläggandet av stambillinjer är, att trafiken nästan omedelbart kan igångsättas och utan nämnvärt dröjsmål tillgodose behovet av reguljära förbindelser. Byggandet av järnväg kräver däremot långa förbere- delser och är mycket tidskrävande, samtidigt som det ställer avsevärt större anspråk på materiel och arbetskraft.

Om trafiken på stambillinjerna förenas med sådana förmåner, som ovan förordats av kommittén, kommer härmed att erbjudas en möjlighet att på sträckor, där anläggande av järnväg icke anses kunna ifrågakomma, likväl på ett effektivt sätt tillmötesgå önskemål om förbättrade kommunikations- förhållanden.

Kommittén övergår härefter till att närmare diskutera vissa frågor avse- ende behovet av utbyggnad av de norrländska trafikförbindelserna.

Enligt norrlandskommitténs mening föreligger ett starkt behov av en väl-

ordnad trafikförbindelse för såväl personbefordran som godstransport i nord-sydgående riktning i kustbandet, vilken kan tillgodose de stora och för hela landet viktiga industriområden, som ligga lokaliserade härstädes. Till stöd härför kunna anföras både befolkningspolitiska och näringspolitiska synpunkter, liksom även önskvärdheten av en koncentration av norrlandsindustrien till vissa lämpliga orter, å vilka möjligheter skulle finnas att utveckla ett mera mångsidigt industriellt liv och därmed skapa förbättrade förutsättningar för en jämnare sysselsättning av arbetskraften. Dessa synpunkter få avvägas mot de finansiella och driftsekonomiska betingelserna för järnvägsdrift.

Ej minst föreligga vägande motiv för åstadkommande av bättre trafikförbindelser för det högindustrialiserade området mellan Örnsköldsvik och Umeå. Det synes kommittén uppenbart, att här ifrågavarande trafikområde för närvarande är det ur järnvägsekonomiska synpunkter bäst lämpade området i Norrland för en ny järnväg. De näringsgeografiska och järnvägsekonomiska utredningar, vilka på begäran av 1945 års riksdag verkstälts av norrlandskommittén och järnvägsstyrelsen gemensamt, torde komma att närmare ådagalägga dels kostnaderna för en järnvägsanläggning mellan Härnösand och Umeå och dels de driftsekonomiska resultat ur järnvägsekonomisk synpunkt, som kunna förväntas av en dylik järnvägsrörelse. Sitt slutgiltiga ståndpunktstagande till detta järnvägsprojekt måste kommittén därför uppskjuta till dess resultat av nyssnämnda utredningar hunnit bliva föremål för närmare omprövning hos kommittén och järnvägsstyrelsen.

Vad åter angår frågan om ostkustbanans framdragande även i det nordligaste kustområdet, d. v. s. sträckan Umeå—Skellefteå—Piteå—Luleå—Haparanda — såsom bland annat förordats av länsstyrelsen i Norrbottens län — föreligger enligt kommitténs mening även i detta område behov av förbättrade kommunikationer genom linjenätets utbyggnad. Frågan om detta lämpligast skall ske genom byggandet av en järnväg torde böra upptagas till närmare övervägande först sedan spörsmålet om förutnämnda järnvägsbygge Härnösand—Umeå avgjorts. Anses de järnvägsekonomiska betingelserna saknas för sistnämnda järnväg, torde detta med all säkerhet gälla än mer om en järnvägsanläggning norr om Umeå.

Redan nu vill kommittén emellertid framhålla såsom naturligt att, därest det skulle visa sig, att tanken på ytterligare järnvägsanläggningar utefter norrlandskusten helt eller delvis icke skulle vara möjlig att realisera på grund av att projektet skulle förutses medföra alltför ogynnsamma järnvägsekonomiska verkningar, föreliggande behov av reguljär trafik i här omdiskuterade områden i så fall måste lösas på annat sätt, förslagsvis genom inrättandet av en stambillinje såsom substitut för järnväg.

Den omständigheten att behovet av en järnväg i kustområdet givit sig särskilt starkt tillkänna bör enligt kommitténs mening icke bortskymma det

förhållandet, att behov av ett utbyggt trafiknät gjort sig gällande även i det inre av Norrland med dess glesa järnvägsnät. Med hänsyn till de naturtillgångar, främst skog, som finnas i dessa trakter av vårt land samt de förutsättningar som på många håll föreligga för jordbrukets expansion och för uppkomsten av småindustrier och hantverk, anser kommittén skäl tala för att linjenätet utbygges jämväl inom Norrlands inland. För befolkningen i dessa bygder måste det även framstå som ett starkt önskemål att förbättrade reguljära förbindelser åt olika håll ordnas.

Vad till en början angår östra Norrbottens behov av förbättrade kommunikationer må erinras, att Övertorneå genom järnväg förbundits med Karungi vid norra stambanan år 1914 samt att järnväg mellan sistnämnda plats och Haparanda färdigbyggts år 1918. Vid 1927 års riksdag avlogs ett motionsvis framställt förslag om påbörjande av en järnväg mellan Övertorneå och Pajala. I statsutskottets utlåtande i ärendet uttalades emellertid en förhoppning, att förverkligandet av tanken på en sådan bana framdeles skulle visa sig ekonomiskt möjligt. Såsom framgår av kapitel 9 beslöts sedermera vid 1929 års riksdag anordnande på statens initiativ av en billinje mellan Övertorneå och Pajala. I propositionen i ämnet hänvisades bland annat till att en billinje, anordnad i samtrafik med och med samma taxor som för statens järnvägar, under dåvarande förhållanden syntes kunna motsvara skäliga anspråk på förbättrade kommunikationer i här berörda trakter. Skulle emellertid erfarenheten giva vid handen, att kommunikationsbehovet i övre Torne-dalen icke kunde nöjaktigt tillgodoses genom automobillinjen, syntes frågan om anläggande av järnväg få tagas under förnyat övervägande.

Vid samma års riksdag framfördes i en motion tanken på anordnande av en statlig automobillinje mellan Övertorneå och Kiruna över Korpilombolo, Tärendö, Anttis och Vittangi. Motionen avlogs av riksdagen. Det förtjänar emellertid nämnas, att statsutskottet i sitt utlåtande fann den ifrågavarande befolkningens svårigheter behjärtansvärda, i synnerhet i den mån dessa kunde härledas från den nödtvungna hämning i utvecklingen, som den delvis under statens medverkan genomförda koncentrationen av gruvdriften till malmfälten vid riksgränsbanan kunde ha medfört. Utskottet räknade med att vissa postdilgenser komme att insättas i trafik mellan Pajala och Kiruna.

Även frågan om Kalixdalens kommunikationsförhållanden har vid olika tillfällen varit föremål för riksdagens uppmärksamhet. Sålunda väcktes vid 1917 års riksdag motioner om utredning rörande en järnväg genom Kalix och Torne älvdalar förbi Svappavaara m. fl. malmfält till Kiruna eller annan lämplig punkt på riksgränsbanan. Motionen vann emellertid icke riksdagens bifall. Efter det en del undersökningar blivit verkställda, medgav sedermera 1922 års riksdag, att förberedelser för en Kalixbana under vissa förutsättningar skulle få utföras som nödhjälpsarbete. Något banbygge kom emellertid icke till stånd, och Kalix saknar sålunda allttjämt direkt järnvägsförbindelse.

Vad angår sistnämnda kommunikationsfråga vill norrlandskommittén — som härefter övergår till att angiva sin uppfattning om behovet av förbättrade transportförhållanden i övre Norrbottens län — hänvisa till att Kalix utgör huvudort för en betydande skogsindustri. Med hänsyn till dennas behov av förbättrade kommunikationer och Kalixortens allmänna utvecklingsbetingelser finner kommittén skäl tala för att i varje fall Kalix medelst järnväg till Morjärv erhåller förbindelse med norra stambanan. I Norrland torde knappast finnas något område av motsvarande betydelse, som helt saknar tillgång till järnväg. Erforderliga stickspår till sådana orter som Karlsborg och Törefors torde lämpligen skogsindustrierna själva kunna bekosta. Kommittén vill sålunda förorda, att frågan om en järnvägslinje mellan Kalix och Morjärv upptages till förnyad undersökning ur näringsgeografiska och järnvägs-ekonomiska synpunkter, varvid äldre undersökningar angående järnvägslinjens sträckning m. m. kunna tänkas lämna användbart material. I avvaktan på utredningsresultaten och eventuellt beslut rörande byggandet av den ifrågasatta järnvägen, vill kommittén föreslå, att det förhandenvarande trafikbehovet tills vidare tillgodoses genom inrättandet av en stambillinje från Kalix till Morjärv.

Något mer än 3 mil norr om Morjärv ligger Överkalix. Detta samhälle med kringliggande område — vilket är relativt tätbebyggt — synes förete stor livskraft och bör ha goda utvecklingsmöjligheter för framtiden. Enligt kommitténs mening böra dessa underlättas genom en förbättring av kommunikationsförhållandena. I sådant syfte torde nyss avsedda stambillinje från Kalix till Morjärv böra förlängas norrut till Överkalix. Denna bygd erhåller härigenom såväl anknytning till norra stambanan som ordnad förbindelse med kusten.

Även förbindelsen mellan Överkalix och Gällivare (över Lansjärv och Hakkas) anser kommittén böra ordnas genom en stambillinje. Det förtjänar nämnas, att vägen på en stor del av denna sträcka är av synnerligen god beskaffenhet.

Då Tärendö i förhållande till sin storlek får anses vara illa tillgodosett i kommunikationshänseende och då goda skäl finnas för en förbättring av kommunikationerna även för Korpilombolo och en del andra orter mellan Tärendö och Överkalix, synes också på nu ifrågavarande sträckning böra anordnas en stambillinje. Denna torde böra från Tärendö förlängas norrut till Anttis, vilken ort är belägen vid vägen mellan Pajala och Kiruna.

Denna senare väg passerar, bland andra orter, Junosuando, Masugnsbyn, Vittangi och Svappavaara. I nu berörda områden finnas ganska betydande mineraltillgångar — järnmalm, svavelkis, grafit, dolomit, kalk m. m. — vilka till stor del klarlagts till omfattning och kvalitet men icke exploaterats. Oavsett dessa mineralförekomster anser kommittén skäl finnas att underlätta näringslivet och främja befolkningens trivsel i dessa bygder genom en för-

bättring av kommunikationerna. Anläggandet av en stambillinje från Pajala till Kiruna, i anknötning till den nuvarande billinjen från Övertorneå till Pajala, synes utgöra ett naturligt led i utbyggandet av trafiksystemet i övre Norrbottens län.

Kommittén är medveten om att nu ifrågasatta stambillinjer i Norrbottens län sannolikt icke komma att motsvara det kommunikationsbehov, som en framtida eventuell exploatering i stor skala av de i dessa trakter befintliga malmfälten skulle kunna framkalla. Den av kommittén föreslagna utvidgningen av linjenätet med stambillinjer torde dock interimistiskt komma att icke oväsentligt förbättra kommunikationerna i här berörda trakter.

Såsom framgår av det föregående har en lokal järnvägskommitté för södra Lappmarken framfört vissa järnvägsprojekt för denna landsdel. De utredningar, som för nämnda lokalkommittés räkning verkställts av särskild expertis, giva emellertid vid handen, att anläggandet av en järnväg i förevarande trafikområde skulle möta svårigheter ur järnvägsekonomisk synpunkt. Lokalkommittén har visserligen ansett de inkomstberäkningar, som verkställts av dess utredningsman vara alltför pessimistiska. Även om hänsyn toges härtill torde enligt norrlandskommitténs uppfattning dock som faktum kvarstå, att ifrågavarande järnväg skulle komma att åtminstone under överskådlig framtid gå med väsentliga driftunderskott. Den glesa bebyggelsen och de i förhållande till ett järnvägsföretags driftsekonomi väl små godsmängderna i här ifrågavarande trafikområde utgöra i sista hand förklaringen till den beräknade dåliga driftsekonomien. Med hänsyn till det sagda är kommittén nu icke beredd att förorda anläggandet av en järnväg i dessa trakter, i all synnerhet som det aktuella trafikbehovet på ett i det närmaste lika effektivt sätt kan tillgodoses genom inrättandet av stambillinjer. Kommittén anser södra Lappmarkens kommunikationsproblem för närvarande lämpligast böra lösas genom framdragandet av två dylika billinjer genom området, nämligen den ena från Vilhelmina över Åsele till Mellansel eller eventuellt Örnköldsvik och den andra från Dorotea över Åsele, Fredrika och Bjurholm till Vännäs eller eventuellt Umeå. På nu nämnt sätt kommer linjenätet i dessa inre delar av Norrland att bliva avsevärt mera finmaskigt än vad för närvarande är fallet, och befolkningens berättigade krav på snabbare och billigare transporter att kunna tillgodoses inom rimliga kostnadsgränser.

Även södra Lappmarkens fjälltrakter böra enligt kommitténs mening erhålla förbättrade kommunikationsförhållanden. I detta syfte vill kommittén förorda, att en stambillinje anordnas från Storuman över Tärna till norska gränsen. Området i fråga får anses vara av den betydelse, att skäl finnas att genom en dylik billinje anknyta området till inlandsbanan samt till tvärbanan Storuman—Lycksele—Hällnäs. Nu avsedd stambillinje skulle uppenbarligen

få ökat värde, om den kunde utbyggas på den norska sidan och framdragas till Mo i Rana.

Ehuru anläggandet av stambillinjer i första hand blir aktuellt i övre Norrland med dess stormaskiga järnvägsnät, har kommittén likväl funnit skäl att överväga motsvarande anordningar även inom vissa andra områden av Norrland. Härvid har kommittén till en början ägnat uppmärksamhet åt det trafikområde, som sträcker sig från Långsele — där järnvägslinjen från Härnösand och Sollefteå an knyter till norra stambanan — över Ramsele till Strömsund samt därifrån över Alanäset till Gäddede och vidare till Jormlien nära norska gränsen. Kommittén har visserligen funnit tvekan kunna råda, om tillräckliga motiv föreligga att anordna stambillinje på nu avsedd sträcka. Särskilt området mellan Strömsund och Gäddede har nämligen en relativt ringa bebyggelse. Emellertid har kommittén från Jämtlands läns hushållningssällskap erhållit uppgifter, som utvisa att jordbruket i de bygder av detta län, som främst skulle komma att beröras av ifrågavarande stambillinje, nämligen Frostvikens samt vissa delar av Alanäs och Ströms kommuner, för närvarande befinner sig i stark utveckling. Detta belyses av siffror för såväl den odlade arealen som mejeridriftens omfattning under senare år. I detta sammanhang förtjänar nämnas, att betydande vattenkraftanläggningar och sjöregleringar enligt föreliggande planer torde komma till stånd i Faxälvens flodsystem under de närmaste 10—15 åren, varvid vägarna inom förevarande områden torde behöva bliva föremål för ombyggnad eller förstärkning samt transportbehoven komma att ökas åtminstone under utbyggnadstiden. Kommittén har vid övervägande av olika omständigheter stannat för att förorda, att ifrågavarande bygd — vars utveckling torde hållas tillbaka genom höga transportkostnader bland annat för byggnadsmaterial samt förnödenheter för jordbruket — får sina kommunikationsförhållanden förbättrade genom anordnande av en stambillinje med den sträckning som ovan angivits.

Vad till sist angår de sydligare belägna delarna av Norrland synes i främsta rummet böra uppmärksammas behovet av förbättrade förbindelser i Härjedalen och västra Hälsingland. Såsom framgår av det föregående är frågan om anläggande av järnväg mellan Ljusdal och Sveg av gammalt datum. Länsstyrelserna i Gävleborgs och Jämtlands län ha enligt vad ovan nämnts framfört önskemål om utbyggnad av linjenätet mellan Ljusdal och Sveg. Emellertid har ifrågasatts, huruvida icke här avsett trafikbehov skulle kunna tillfredsställas med en billinje i stället för järnväg.

Även i detta fall finner kommittén förhållandena vara sådana, att behovet av förbättrade kommunikationer tills vidare bör kunna tillgodoses genom att en stambillinje anlägges från Ljusdal till Sveg samt att i samband härmed till förbättrande av kommunikationerna i västra Härjedalen en liknande bil-

linje inrättas för trafiken Hede—Funäsdalen—norska gränsen. Kommittén håller för sannolikt, att dessa billinjer skola visa sig vara tillräckliga för att på ett tillfredsställande sätt tillgodose trafikbehovet inom ifrågavarande trafikområde. Anläggandet av dylika stambillinjer behöver emellertid för framtiden icke utesluta byggandet av järnvägar, om det visar sig att billinjerna icke äro tillfyllest för den trafik, som kan tänkas uppkomma, eller eljest genom närmare utredningar angående kostnaderna och driftsekonomien för en järnvägsrörelse i detta trafikområde klarlägges, att förutsättningar härför äro för handen.

Å den karta över Norrlands järnvägsnät, som är fogad vid detta betänkande, är även inprickad den av norrlandskommittén i det föregående ifrågasatta utbyggnaden av linjenätet.

I detta sammanhang förtjänar uppmärksammas, att kommittén av naturliga skäl inskränkt sig till att ange den huvudsakliga sträckningen av stambillinjerna men däremot icke ingått på de frågor, bland annat av kommunikationsteknisk art, som kunna inverka på den närmare anordningen av linjerna.

I den mån framdeles skäl anses föreligga för anläggande av nya stambillinjer, utöver de av kommittén föreslagna, bör järnvägsstyrelsen uppenbarligen taga initiativ därtill.

För att stambillinjerna skola kunna fylla den uppgift som substitut för järnväg, som norrlandskommittén åsyftat, förutsättes att de vägar, efter vilka dessa linjer komma att framgå, äro i bästa skick och tillräckligt bärkraftiga även för tyngre trafik. Här uppställer sig också frågan om bestämmandet av högsta tillåtna hjultryck. Enligt vad kommittén erfarit måste man för trafik med en bekväm långlinjebuss med omkring 30 sittplatser och nuvarande svenska byggnadssätt räkna med ett hjultryck av minst 3 ton och en totalvikt av 10—12 ton. Dessa torde kunna godkännas på större delen av kustlandsvägen, men vissa kritiska punkter återstå, främst bron över Ume älv, vilken emellertid nu är under nybyggnad, samt ett antal mindre broar. Det har vidare uttalats som ett önskemål, att för kustlandsvägen generellt godkännes en bredd av 245 cm för bussar, vilken bredd medgiver väsentligt ökad bekvämlighet. Ur godstrafikens synpunkt uppställa sig emellertid än högre krav på vägarnas beskaffenhet än då det gäller persontrafiken. Huvudlederna böra erhålla en vägteknisk standard, som möjliggör 3 1/2 tons maximihjultryck och användning av stora transportenheter. Medan man inom 3 tons hjultryck enligt uppgift kan komma upp till en lastförmåga av omkring 16—18 ton, kan man vid ökning av maximihjultryck till 3 1/2 ton för boggie-lastvagnar räkna med att totala lastförmågan för en transportenhet bestående

av dragvagn och släpvagn ökas till 21—22 ton och för semitrailern till inemot 20 ton. Lastförmågan kan ytterligare stegas genom att transportenheten utökas genom tillkoppling av ännu en släpvagn.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som under hand fått taga del av dessa synpunkter, har framhållits, att vägarnas nuvarande skick icke medger framförandet av en tät, reguljär trafik av den tyngd, som sålunda angivits. Om svaga broar och trummor förstärktes att tåla dessa hjultryck, skulle visserligen vägbanorna kunna tåla trafiken sommartid, när vägarna äro fasta och torra, samt vintertid, när de äro frusna. På hösten och våren, när vägbanorna äro försvagade av regn eller tjällossning, torde det icke finnas möjlighet att med säkerhet framföra denna trafik. Det bör emellertid förutsättas att avbrott i trafiken under en tjällossningsperiod normalt icke skall behöva förekomma. Därtill kommer att en tät, reguljär trafik av här förutsedd omfattning kräver förbättring av vägarna med hänsyn till trafiksäkerheten och trafikens bekvämlighet. Sålunda kräves förstärkning av broar, trummor och vägbanor, breddningar och kurvuträningar, utläggande av mötesplatser m. m.

På grund av det anförda finner kommittén angeläget, att de vägar, efter vilka de föreslagna stambillinjerna skola framgå, i erforderlig mån utbyggas och förstärkas för att kunna bära den trafik, som här avses. Kommittén utgår från att i avbidan härpå trafiken på en stambillinje anpassas efter vad vägen tål. Utbyggnaden av vägarna för stambillinjerna bör ske med hänsyn till trafikens behov. Åtgärder med avseende å dessa vägar böra emellertid ej få leda till att arbetet med utbyggnad av det mera spridda vägnätet eftersettes. Med tanke härpå kan det enligt kommitténs mening ifrågasättas, om icke särskilda anslagsmedel, utan samband med automobilskattemedlen, böra anvisas till förstärkning av här åsyftade huvudleder.

I skrivelse till järnvägsstyrelsen den 8 december 1944 har norrlandskommittén ifrågasatt, huruvida icke en förstärkning i vissa avseenden av befintliga järnvägsanläggningar kunde bidra till ett effektivare och bättre utnyttjande av järnvägarna. Ett förbilligande för den enskilde trafikanten av de med järnvägstransport förenade kostnaderna skulle kunna åstadkommas, om stationerna i större utsträckning försåges med lastkajer samt andra, mekaniska anordningar för lastning och lossning, exempelvis kranar och lejdare för lastning av timmer samt motsvarande anordningar för cellulosa.

Med anledning av vad sålunda anförts av kommittén har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 21 mars 1945 meddelat, att styrelsen genom vederbörande linjebefäl verkställt undersökning angående önskvärda nya eller förbättrade lastnings- och lossningsanordningar på norrlandsstationerna ävensom i vissa fall nya eller förbättrade spåranslutningar. Denna undersökning hade givit

vid handen, att förlängning eller breddning av lastkajer, nya lastkranar samt förbättrade eller nya spåranslutningar befunnits önskvärda vid ett 80-tal trafikplatser och att kostnaderna för nämnda anordningar kunde beräknas till omkring 1 milj. kronor vid en prisnivå, som låge 30 % över 1938 års nivå. Enligt vad järnvägsstyrelsen framhållit hade emellertid styrelsen icke tagit ställning till frågan, i vilken utsträckning de sålunda framförda önskemålen lämpligen borde och kunde tillgodoses.

Med hänsyn till önskvärdheten av att järnvägsanläggningarna kunna utnyttjas så effektivt som möjligt anser kommittén järnvägsstyrelsen böra efter hand vidtaga sådana kompletteringar i fråga om lastnings- och lossningsanordningar m. m., som här ovan avsetts. Det kan givetvis icke ifrågakomma för kommittén att närmare ingå på ett bedömande, i vilka fall och på vilket sätt dylika åtgärder böra genomföras.

I detta sammanhang vill kommittén ifrågasätta, om icke systemet med containers bör komma till ökad användning såväl vid omlastning mellan järnväg och bil som vid på- och avlastning. Det kan ofta vara till fördel, att en container är så konstruerad att den även kan användas som självständig vagn.

I kapitel 14 har med exempel visats, huru Norrlands järnvägsförbindelser med Stockholm ofta äro avsevärt snabbare och bekvämare (färre tågbyten m. m.) än motsvarande förbindelser mellan viktigare orter inom Norrland. Detta förhållande kan sägas ha medverkat till att ge Norrland i viss mån karaktär av uppland till Stockholm. Vid ett genomförande av kommitténs förslag om utbyggnad av kommunikationsnätet i Norrland skulle förutsättningar vinnas för bättre förbindelser inom denna landsdel, bland annat mellan länens huvudorter och mera avlägsna platser inom länen.

Turerna för järnvägs- och den reguljära biltrafiken böra givetvis ordnas på ett ur trafikanternas synpunkt så tillfredsställande sätt som möjligt. Såvitt kommittén kan finna föreligga i stort sett inga skäl till anmärkningar i detta hänseende. Uppenbarligen är det emellertid ett önskemål att, i den mån den i kapitel 14 påtalade tidsutdräkten för resor inom Norrland hänför sig till bristande samordning av trafiken, förbättringar härutinnan eftersträvas. Kommittén vill ej underlåta att här framhålla önskvärdheten av att rese-möjligheterna mellan Östersund och västra Jämtland samt övre Norrland såvitt möjligt underlättas.

I detta sammanhang vill kommittén även nämna, att kommittén i skrivelse till statens trafikkommission den 18 augusti 1944 hemställt om en undersökning rörande möjligheterna att för Norrlands del ernå en bättre planläggning av samtrafiken kommunikationsmedlen emellan. Med skrivelse den 23 april 1945 har trafikkommissionen till kommittén överlämnat utredning i föreva-

rande ämne från de norrländska länsstyrelserna. Dessa ha i allmänhet icke funnit verkställda undersökningar utvisa några mera framträdande missförhållanden. I några fall ha dock brister konstaterats och ändringar i avgångs- respektive ankomsttider verkställts. Länsstyrelserna ha vidare förklarat sig skola beakta frågan vid fastställandet av nya turlistor. Även trafikkommissionen har sagt sig för sin del vilja uppmärksamma spörsmålet vid sin granskning av de olika bussföretagens turlistor.

Kap. 16. Det norrländska trafiknätets anslutning till trafiken utanför Norrland.

Ett genomförande av kommitténs i det föregående framförda förslag till förbättrade kommunikationer för Norrland i vad avser såväl sänkta taxor som linjenätets utbyggnad kan förväntas medföra en icke oväsentlig stegring beträffande både järnvägstrafiken inom Norrland och trafiken mellan Norrland och landet i övrigt. Ökade krav måste härvid ställas på järnvägarnas kapacitet.

I kapitel 2 av betänkandet har en närmare redogörelse lämnats angående bland annat trafikintensiteten inom olika sektorer av det norrländska järnvägsnätet. Genom elektrifieringen av norra stambanan har trafikkapaciteten å denna avsevärt höjts och krigsårens enormt stegrade trafikbehov kunnat tillgodoses. Den under denna tid ökade belastningen å norra stambanan torde även sammanhänga med att man sökt i görligaste mån överföra trafik från den oelektrifierade ostkustbanan till stambanan, varigenom behovet av ved och kolbränsle kunnat minskas.

Som av efterföljande siffersammanställning avseende åren 1944 och 1938 framgår, varierar trafikintensiteten högst avsevärt på olika delar av norra stambanan. Inom flertalet sektorer av nämnda järnvägslinje är trafikintensiteten i medeltal icke oväsentligt större än för statens järnvägars linjenät i dess helhet. Särskilt påfallande stor är trafiken på den relativt korta bansträckan (omkring 31 km) mellan Bräcke och Ånge, å vilken år 1944 antalet tågkm per bankm uppgick till närmare 16 000. Motsvarande siffra under förkrigsåret 1938 utgjorde närmare 13 000. Vad åter beträffar ostkustbanan är trafikintensiteten avsevärt mindre än å norra stambanan. Efter förstatligande och elektrifiering av järnvägslinjen Ockelbo—Gävle samt omläggning av trafiken har trafikintensiteten å denna linje emellertid kraftigt stegrats.

Trafikintensiteten å olika bandelar i Norrland.

	Tågkm per bankm		Banlängd, km
	År 1944	År 1938	
<i>Norra stambanan:</i>			
Boden—Jörn	7 190	5 354	142,7
Jörn—Forsmo	9 367	6 560	341,1
Forsmo—Långsele	12 639	9 375	14,4
Långsele—Bräcke	10 420	7 997	130,8
Bräcke—Ånge	15 993	12 736	30,7
Ånge—Ljusdal	14 812	9 962	106,2
Ljusdal—Krylbo	16 885	11 630	219,6
<i>Ostkustbanan:</i>			
Härnösand—Sundsvall	6 899	5 445	67,4
Sundsvall—Hudiksvall	4 339	3 815	87,8
Hudiksvall—Gävle	4 704	5 048	145,2
Gävle—Ockelbo	5 625	3 608	38,4

Norrlandskommittén har ansett sig i detta sammanhang böra erinra om att behov av dubbelspårsanläggningar synes föreligga på vissa sektorer av norra stambanan, främst då på sträckan Bräcke—Ånge. Det kan nämnas, att anläggandet av dubbelspår på såväl denna sträcka som mellan Ånge och Ockelbo upptagits såsom statlig investeringsreserv. Härvid har förstnämnda sträcka (förlängd till Alby) uppförts främst bland påtänkta dubbelspårsanläggningar i Norrland, medan övriga delsträckor av nyss angivna linje upptagits såsom relativt mindre angelägna.

Med syfte bland annat att öka ostkustbanans trafikkapacitet ha under senare tid framförts förslag om elektrifiering av denna bana. Förevarande fråga diskuterades sålunda av järnvägsstyrelsen i samband med att styrelsen år 1941 framlade förslag om elektrifiering av vissa järnvägssträckor. Förslagen voro föranledda av att 1936 års riksdag hemställt om utredning rörande en fortsatt elektrifiering av statens järnvägar, varvid riksdagen ansett på kort sikt inriktade avkastningskrav icke böra få hålla tillbaka statsbanornas tekniska utveckling samt även framhållit betydelsen av det med elektrifieringen minskade behovet av utländskt lokbränsle och en motsvarande ökad användning av inhemsk vattenkraft. Järnvägsstyrelsens nyssnämnda förslag avsåg bland annat, för Norrlands del, elektrifiering av bandelarna Sundsvall—Ånge samt Gävle—Ockelbo. Enligt vad järnvägsstyrelsen anförde i detta sammanhang hade styrelsen övervägt att i elektrifieringsprogrammet jämväl medtaga ostkustbanan med bibanor. Att så icke skett, berodde först och främst på de relativt stora svårigheterna att ordna krafttillförseln på denna bandel. Sålunda skulle för densamma ha krävts icke mindre än två eljest obehövliga omformarstationer och dessutom utbyggnad av till dem ledande kraftledningar. Vidare syntes det styrelsen tveksamt om man vid

dåvarande begränsade tillgång på materiel skulle nyttja tillgängliga resurser på en linje, som ur en vidare synpunkt sett under alla förhållanden icke kunde bliva annat än en parallellinje och reserv till den för elektrisk drift redan iordningställda inre huvudlinjen. När härtill lades dels att av verkställd utredning framgått, att en elektrifiering av ostkustbanan i ekonomiskt hänseende icke torde ha ställt sig fördelaktigare än nyss åsyftade banlinjer, dels att det ur militär synpunkt icke ansåges vara av större intresse att ostkustbanan elektrifierades, borde frågan tills vidare lämnas öppen. Järnvägsstyrelsen framhöll emellertid, att ostkustbanans utslutande ur programmet vid detta tillfälle icke betydde, att planerna på dess elektrifiering helt uppgivits.

Numera har järnvägsstyrelsen med skrivelse den 31 augusti 1946 framlagt förslag om fortsatt järnvägselektrifiering. Härvid har styrelsen erinrat om förslag till banelektrifieringar, som framkommit från olika håll — bland annat avseende elektrifiering av ostkustbanan — och som alla motiverats av hänsyn till de allmänna fördelar, som elektrodriften väntats medföra för näringslivet inom respektive landsdelar. Järnvägsstyrelsen har ansett det närmast vara dess sak att undersöka de företagsekonomiska betingelserna för fortsatt banelektrifiering. Styrelsen har funnit, att med de metoder, som tidigare använts vid beräkning av den företagsekonomiska vinsten av en banelektrifiering, jämförelserna mellan ång- och elektrodriften blivit mindre rättvisande till nackdel för den senare. Detta har också bestyrkts därav, att de praktiska resultaten av elektrodriften städse blivit långt bättre än de kalkylerade. I syfte att åvägabringa en mera rättvisande jämförelse än den hittills vanliga har i nu föreliggande utredningar den vid övergång från ång- till elektrodrift uppnåeliga besparingen ställts i relation till den kapitalinsats, som framkommer, om man från de totala i samband med elektrifieringen behövligen anslagen undantager utgifter för förbättringar, som i sig själva äro ekonomiskt berättigade eller av sådan art, att de böra genomföras oavsett elektrifieringen. Som resultat av sina överväganden har järnvägsstyrelsen framlagt följande elektrifieringsprogram, omfattande sammanlagt omkring 1 250 bankm, och innefattande en del av de linjer vid statens järnvägar, som nu framstå såsom aktuella elektrifieringsobjekt.

Gävle—Söderhamn—Kilafors	117	bankm
Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar	187	»
Söderhamn—Sundsvall	149	»
Ludvika—Tillberga—Sala	140	»
Sundsvall—Härnösand	68	»
Hässleholm—Kristianstad	30	»
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden (definitivt ständpunkttagande har ansetts böra anstå i avbidan på förhandlingar med Bolidenbolaget)	90	»
Härnösand—Långsele	115	»

Borås—Alvesta	149	bankm
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Ö ..	63	»
Ljusdal—Hudiksvall	61	»
Vännäs—Umeå—Holmsund	46	»
Mellansel—Örnsköldsvik	29	»
	<hr/>	
	Summa	1 244 bankm

Bland andra linjer, som järnvägsstyrelsen ansett böra nämnas i detta sammanhang men av olika skäl ej upptagits i det närmast förestående programmet, har styrelsen pekat på sträckan Boden—Karungi—Haparanda med bilinje till Övertorneå. Den i programmet angivna ordningsföljden har tillkommit, sedan järnvägsstyrelsen övervägt de faktorer, som vid bedömanden av denna art ansetts böra komma i fråga, bland annat önskvärdheten att den med elektrifieringsarbeten sysselsatta arbetarstammen beredes så vitt möjligt jämn verksamhet året runt. Hela elektrifieringsprogrammet har beräknats medföra en kapitalinvestering av i runt tal 165 milj. kronor. Styrelsen har ansett programmet i dess helhet vara väl försvarligt ur företagsekonomisk synpunkt. Beträffande utbyggnadstakten har järnvägsstyrelsen framhållit som ett önskemål, att programmet kunde genomföras åtminstone inom loppet av en 5-årsperiod. Skulle emellertid materielsvårigheterna och den bristande tillgången på arbetskraft förbliva bestående under längre tid, borde programmet i varje fall kunna genomföras inom loppet av en 10-årsperiod.

En fortsatt elektrifiering av ostkustbanan och vissa andra bansträckor i Norrland har sålunda av järnvägsstyrelsen ansetts motiverad redan av företagsekonomiska skäl. Då det med hänsyn härtill torde böra förutsättas, att ifrågavarande banelektrifieringar komma till stånd så snart materielltillgången så medger, har norrlandskommittén funnit sig icke behöva närmare ingå på frågan utan kunna inskränka sig till en hänvisning till järnvägsstyrelsens föreliggande förslag.

Till sist vill kommittén i detta sammanhang vidröra en annan kommunikationsfråga av betydelse för utvecklingen av den norrländska industrien i vad densamma avser export på utlandet. Kommitténs förslag till nedbringande av transportkostnaderna å järnväg dels genom en allmän sänkning av tariffrerna för långa avstånd och dels genom tillämpning av virtuella tariffavstånd i Norrland komma givetvis att underlätta för förädlingsindustrierna att vidga marknaderna i mellersta och södra Sverige. Såsom kommittén framhållit i kapitel 6, synas även skäl tala för att norrländska företag i större utsträckning än hittills böra utnyttja individuella fraktnedsättningar. För export å utländska marknader torde emellertid i många fall järnvägstransport till söderut belägna hamnar fortfarande icke kunna äga rum till följd av de långa avstånden och därav följande höga transportkostnader. De norrländska hamnarna åter äro spärrade av is i det närmaste halva året, vilket omöjliggör

kontinuerliga leveranser. I den mån de norrländska hamnarna användas för utskeppningen, kan detta medföra extrakostnader för industriprodukternas lagring samt ränteförluster under vinterhalvåret, varjämte svårigheter kunna möta på det försäljningstekniska området med hänsyn till de långa leveranstider, som isblockaden av hamnarna medför.

På grund av det nu sagda är det rätt naturligt, att de norrländska exportföretagen sökt finna en lösning på detta problem och härvid intresserat sig för tanken att göra den hela året isfria hamnen i Narvik tillgänglig för svensk export och import. Transporterna till och från Narvik skulle under förutsättning av gynnsamma taxor kunna ske järnvägsledes.

En av Norrbottens läns landsting år 1939 tillsatt näringsutredning, med uppgift att följa den ekonomiska, industriella och merkantila utvecklingen i länet, har bland annat uppmärksammat berörda spörsmål om utnyttjande av Narvik som exporthamn för norrbottniska industriprodukter och härom i en skrivelse till kommunikationsdepartementet den 4 januari 1946 anfört följande:

Det synes ligga i öppen dag att det för Norrbottens läns näringsliv skulle vara av synnerlig betydelse att ha tillgång till en hela året isfri utlandshamn. Vinterisoleringen skulle härigenom brytas och de förutsättningar tillskapas, som av försäljningstekniska skäl måste vara för handen, innan en utveckling av näringslivet i riktning mot färdigvaruproduktion kan äga rum. Näringsutredningen företräder den uppfattningen, att malmbanan är en för länets näringsliv — bortsett från malmtransporterna — icke tillräckligt utnyttjad tillgång. Malmexporten torde aldrig ha tvingats till någon inskränkning av det skälet, att malmbanans kapacitet varit otillräcklig. Då det väl knappast kan väntas, att malmexporten inom överskådlig tid kommer att överstiga hittills uppnådda rekordsiffror, torde kunna fastslås, att en icke obetydlig outnyttjad trafikkapacitet måste föreligga.

Enligt näringsutredningens mening borde staten medverka till uppkomsten av ett rikare och mera differentierat näringsliv i Norrbottens län genom att medgiva transport enligt minimitariffen till utskeppningshamnen Narvik från industrier inom länet. Då minimitariffen vore så beräknad, att den just täckte de genom trafikökning uppkomna kostnaderna, åsamkades statens järnvägar icke några kostnader för ifrågavarande stödåtgärd.

I sitt yttrande över nämnda skrivelse har järnvägsstyrelsen bland annat framhållit, att de av näringsutredningen omnämnda transporterna av exportvaror från övre Norrland lämpligen syntes bära bedömas i samband med övriga transportfrågor för Norrland, vilka för närvarande vore under utredning inom norrlandskommittén och 1944 års hamnutredning. Enligt styrelsens mening kunde frågan, vilka tariffer som kunde medgivas för ifrågavarande transporter å malmbanan, först upptagas till behandling inom en blivande järnvägstaxekommitté, som utifrån av statsmakterna givna direktiv beträffande statens järnvägars avkastningskrav och tariffpolitikens utformning i olika avseenden hade att i ett sammanhang utreda och framlägga

förslag till efterkrigstidens statsbanetaxa. Enligt vad styrelsen vidare påpekat hade 1944 års hamnutredning till behandling upptagit frågan om en koncentring av exporten av norrländska industriprodukter till ett fåtal sydsvenska isfria hamnar. Hamnutredningen hade i skrivelse till järnvägsstyrelsen angående exporttariffer för skogsindustriens produkter från olika produktionsområden i Norrland till Stockholm och Göteborg framhållit, att det vore av stor vikt, att vid valet av koncentrationshamn(ar) hänsyn toges till den utrikes linjesjöfartens anknypningspunkter och turtäthet. Enligt järnvägsstyrelsens mening syntes det därför sannolikt, att någon isfri hamn inom Sverige vore att föredraga framför Narvik.

Norrlandskommittén vill till en början konstatera, att den nuvarande trafiken, med undantag för lapplandsmalm, till och från Norge över Vassijaure gränsen är skäligen ringa. Under förkrigsåret 1937 gestaltade sig vagnslastgodstrafiken till och från Norge som följer (exklusive transitogods):

	Befordrad godsmängd i vagnslaster (ton)	
	Till Norge	Från Norge
Över Vassijaure gränsen	9 506	2 249
» Storlien gränsen	96 068	36 779
» Charlottenberg gränsen	73 514	31 338
» Kornsjö gränsen	47 611	5 148
	<hr/>	<hr/>
	Summa 226 699	75 514

Till Norge avsändes järnvägsledes såsom vagnslastgods sålunda nämnda förkrigsår omkring 226 700 ton, medan den från Norge mottagna godsmängden belöpte sig till omkring 75 500 ton. Härav kom å riksgränsbanan över Vassijaure gränsen endast omkring 9 500 ton avsänt och 2 200 ton mottaget gods. Största delen av järnvägstrafiken med Norge går över Storlien och Charlottenberg. Huvuddelen eller omkring 8 500 ton av den till Norge över Vassijaure befordrade godsmängden utgjordes av sågade och bilade trävaror samt rundvirke. Trafiken i motsatt riktning utgjordes företrädesvis av järnvägsmateriel m. m. (641 ton), maskiner, apparater och redskap (500 ton) samt vissa mineraloljor (323 ton).

Enligt nu gällande bestämmelser rörande godssamtrafik mellan Sverige och Norge utgår fraktsatsen å norska sidan för fraktstycke gods med 104 norska öre per 100 kg (från Vassijaure gränsen till Narvik) och för vagnslastgods med högst 61 och lägst 24 öre beroende på enligt vilken tariff godset taxeras. Å den svenska sidan utgår avgiften för gods, som taxeras enligt tariff 1, för avståndet Luleå—Vassijaure gränsen med 645 öre per 100 kg samt enligt tariff 3, 9 A och 13 med respektive 388, 187 och 112 öre. Vid järnvägssamtrafik mellan de båda länderna beräknas det totala fraktbeloppet enligt snittfraktsystemet.

Avståndet från Luleå till Narvik utgör omkring 469 km, medan avståndet från Luleå till Stockholm respektive Göteborg utgör 1 180 km och 1 434 km.

Kommitténs förslag till införande av virtuella tariffavstånd i Norrland, varvid i övre Norrland 2 km skulle räknas som 1 tariffkm, medför en reduktion av avståndet från Luleå till Vassijaure gränsen (geografiskt avstånd 433 km) till allenast 217 km, vilket medför en avsevärd nedsättning av nu gällande fraktsatser. De virtuella tariffavstånden för övre Norrland komma sålunda att verka i den riktning att Narvik som exporthamn för åtminstone övre Norrland tilltager i betydelse ur transportkostnadssynpunkt. Huruvida den fraktlindring, som skulle följa av ett genomförande av kommitténs nysnämnda förslag, är tillräcklig för att skapa en trafik till och från Narvik av den storleksordning, som näringsutredningen avsett, synes emellertid vanskligt att nu bedöma.

I den mån företag inom det norrländska näringslivet anpassa sig efter de nya betingelser för transporter över Narvik, som skulle föranledas av en fraktlindring, är det uppenbarligen av intresse, att transportförhållandena få en fastare grundval genom överenskommelser angående trafiken mellan Sverige och Norge, bland annat även såvitt gäller villkoren för utnyttjande av Narviks hamn. Norrlandskommittén ifrågasätter, om icke järnvägsstyrelsen eller annan lämplig förvaltningsmyndighet bör erhålla i uppdrag att inleda förhandlingar med vederbörande norska myndigheter beträffande här avsedda angelägenheter.

Avdelning VII.

Kap. 17. Särskilt organ för allmänna trafikfrågor.

Vid sina överväganden beträffande olika åtgärder till förbättring av transportförhållandena i Norrland har kommittén även haft anledning att uppmärksamma frågan om inrättande av ett särskilt organ för allmänna trafikfrågor. Innan kommittén framlägger sina synpunkter på föreliggande spörsmål, vill kommittén erinra om vissa tidigare förslag i detta ämne.

Till en början har *järnvägsstyrelsen* i utlåtande den 1 maj 1931 angående utvidgning av järnvägsrådets arbetsuppgifter, i anslutning till visst uttalande av kommerskollegium, berört frågan om bildande av ett allmänt kommunikationsråd.

Senare har *1932 års trafikutredning* i sitt den 29 februari 1936 avgivna betänkande rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel (SOU 1936: 16) kommit fram till en liknande tanke. Utgångspunkten har härvid varit önskvärdheten av att såväl allmänna taxeärenden vid järnvägarna som besvär över beviljade eller avslagna taxesänkningar vid dessa skulle före avgörande av Kungl. Maj:t kunna komma under omprövning vid en remissinstans, vilken i likhet med järnvägsrådet representerade olika grenar av samhällliga och näringsintressen men som med viss utvidgning av detta råds uppgifter skulle hava att beakta samhällets samlade behov av allmänna kommunikationsmedel av olika slag och vaka över, att prisbildningen vid de särskilda företagen ägde rum efter sådana riktlinjer, som kunde anses förenliga med kommunikationsväsendets samlade intressen. Det sålunda ifrågasatta kommunikationsrådet skulle vara rådgivande men med rätt att taga initiativ och göra de framställningar till Kungl. Maj:t i kommunikationsväsendet rörande frågor, vartill rådet kunde finna anledning.

Beträffande kommunikationsrådets sammansättning har *1932 års trafikutredning* hållit före att rådet, inklusive av Kungl. Maj:t utsedda medlemmar, utgörande ett neutralt presidium och representerande allmänekonomisk sakkunskap, behövde ha 18 à 20 medlemmar. Rätt och för statliga företag skyldighet att deltaga i rådets förhandlingar, men ej i dess beslut, borde föreskrivas för olika slag av kommunikationsföretag.

Sedermera har 1944 års trafikutredning den 19 december 1945 framlagt ett utlåtande med förslag om inrättande av en statens trafiknämnd. Beträffande arbetsuppgifterna för denna nämnd har trafikutredningen anfört följande.

Investeringsplaneringen i stort bör vara nämndens centrala uppgift, framför allt då investeringarna i fasta anläggningar såsom vägar, järnvägar, flygfält och hamnar m. m. Redan ett handhavande av denna uppgift förutsätter emellertid, att trafikpolitiska frågor av annan art, vilka uppkomma såsom led i en investeringsavvägning, kunna bli föremål för nämndens bedömande. Om det exempelvis gäller att taga ställning till frågan, huruvida en viss bygds trafikbehov bör tillgodoses genom en ny eller breddad järnväg eller genom landsvägstrafik, blir vägtrafikalternativet måhända icke endast eller icke alls en fråga om väginvestering, utan problemet kan i stället gälla taxebestämmelser och driftform för billinjetrafiken på vägen i fråga.

Det kunde ifrågasättas, att oavsett detta direkta samband redan från början vidga nämndens verksamhetsområde till att även i övrigt avse alla viktigare trafikpolitiska spörsmål, t. ex. principerna för SJ godstaxa och för koncessionspolitiken gentemot den yrkesmässiga biltrafiken etc. Trafikutredningen vill dock föreslå, att nämndens arbetsfält till en början begränsas på nyss angivet sätt, alltså till de spörsmål, där enligt utredningens mening behovet av en ändrad handläggning gjort sig påtagligt gällande. Det synes vara svårare att redan nu ge tillräcklig kontur åt eventuella arbetsuppgifter på det trafikpolitiska området i övrigt. Sedan nämnden arbetat någon tid, torde det bli lättare för såväl kommunikationsdepartementet som nämnden själv att bedöma, i vad mån en utvidgning av arbetsområdet vore lämplig. Detta kan då ske successivt genom departementets remisspolitik gentemot nämnden. Först sedan erfarenhet om verksamheten sålunda vunnits, torde instruktion för nämnden böra utfärdas.

Ett angivande av nämndens arbetsuppgifter kräver också, att det fastställs, på vilket sätt nämnden bör taga befattning med de sålunda antydda spörsmålen. Nämndens uppgift bör vara att biträda kommunikationsdepartementet med dessas utredning och beredning. Nämnden behöver icke därför bli en ren remissinstans utan den bör även ha initiativrätt. Det bör i själva verket vara en väsentlig del av dess uppgift att vid behov av egen drift taga upp till hyfsning och belysning sådana frågeställningar, som ovan antytts, och som det helt naturligt ofta icke är opportunt för de närmast berörda parterna att aktualisera.

Vad åter angår verksamheten som remissinstans bör denna bl. a. avse trafikverkens årliga riksdagspetita, vilka ju äro den form, vari investeringsplaner regelmässigt underställas statsmakterna. Härmed avses ej att nämnden skall yttra sig över petita-skrivelsen i dess helhet. Den bör endast uttala sig om sådana anslagsposter, som av ett eller annat skäl kräva särskilt aktgivande. Även andra viktigare framställningar från trafikverken böra remitteras till nämnden, likaså kommittébetänkanden i viktigare trafikfrågor. Vid remisser av sistnämnda slag torde det, om tiden så tillåter, ofta vara lämpligt, att nämnden anlitas först sedan övriga statliga och enskilda remissinstanser belyst problemet var ur sin synvinkel, så att nämnden därefter kan pröva hela »akten» i ärendet, alltså även de remissledes framförda synpunkterna och förslagen. Det kan även ifrågasättas, om icke nämnden skulle kunna utföra en del hittills i kommittéform gjorda expertutredningar — till skillnad mot överbäggande parlamentariskt sammansatta kommittéer för politiska avvägningar. Sådana utredningar rörande bästa sättet att tillgodose speciella kommunikationsproblem inom vissa bygder, som hittills ofta utförts i alltför begränsade sammanhang, skulle

exempelvis kunna hänskjutas till nämnden för utredning, lämpligen under medverkan av lokal och annan expertis, som nämnden särskilt tillkallar för ändamålet.

Såsom redan i förbigående framhållits bör nämndens uppgift vara beredande, icke beslutande. Beträffande exempelvis vägfrågor skulle sålunda ej till nämnden delegeras någon del av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens resp. Kungl. Maj:ts beslutanderätt. Nämnden skall sålunda biträda Kungl. Maj:t vid bedömning ur allmän trafiksynpunkt av styrelsens viktigare förslag och dess verksamhet i stort samt taga initiativ i hithörande spörsmål. För att kunna göra detta bör emellertid nämnden ha vidsträckta befogenheter att begära upplysningar och utredningar av berörda myndigheter. Dessa äro i första hand järnvägsstyrelsen för järnvägarna, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och biltrafiknämnden för landsvägstrafiken, luftfartsstyrelsen för den inrikes flygtrafiken samt — ehuru på ett annat sätt — kommerskollegium för den inrikes sjöfarten.

I fråga om den föreslagna nämndens organisation har trafikutredningen föreslagit följande:

Ledningen för nämnden bör bestå av, förutom chefen, ett antal personer, som ha sin huvudsakliga sysselsättning inom andra verksamhetsområden, men av vilka åtminstone flertalet i denna sin verksamhet kommit i beröring med trafikproblemen. Till ordförande i nämnden bör icke utses den verkställande chefen utan någon av övriga ledamöter. Det förutsättes, att ledamöterna och framför allt ordföranden ägna en relativt avsevärd tid — ett par arbetsdagar per månad under en stor del av året — åt nämndens verksamhet, och att de erhålla ett däremot svarande, avsevärt arvode. Viktigare frågor böra därigenom kunna icke blott avgöras utan även ingående dryftas i kollegial form.

Ledamöterna, som utses av Kungl. Maj:t, böra icke nomineras av korporationer eller betraktas som representanter för dessa. Personlig lämplighet och erfarenhet böra vara ensamt utslagsgivande. Antalet ledamöter bör vara högst sju. Då det är av vikt, att den praktiska erfarenhet av och inriktning på ekonomisk planering, som vinnes under utövande av företagsledning, blir fylligt representerad i nämnden, och då näringsgrenarna industri och handel äro trafikmedlens avgjort största kund, synes det lämpligt, att tre av ledamöterna hämtas från dessa näringsgrenar. En ledamot bör lämpligen representera jordbruket med dess tämligen omfattande och samtidigt särpräglade transportproblem. I nämnden bör vidare ingå en företrädare för den nationalekonomiska expertisen samt en inom fackföreningsrörelsen verksam person. Såsom nämnts förutsättes chefen skola tillhöra nämnden.

Avsikten med nämnden är att få fram ett av trafikutövarintressen obundet organ. Det föreslås sålunda icke, att de olika trafikmedlen eller trafikverken beredas representation i nämnden. Denna skulle dessutom då bli för stor; trafikmedlen måste nämligen få minst fyra företrädare, vilka ändå icke skulle kunna representera samtliga större berörda intressen. Detta behöver dock icke nödvändigtvis utesluta en inom trafikväsendet verksam person, vars medverkan skulle vara av så stort värde, att han på rent personliga grunder utses till ledamot av nämnden. Därjämte böra representanter för trafikverken och trafikmedlen samt deras anställda, förslagsvis ett 10-tal (ev. jämte andra personer) såsom medlemmar i ett trafiknämndens råd anlitas för överläggningar samt beredas tillgång till nämndens föredragningspromemorior o. dyl. Rådets främsta betydelse skulle bli att bereda representanter för trafikmedlen ett osökt tillfälle att efter studium av föredragningspromemorior etc. bevaka sina intressen samt under hand tillrättalägga eventuella misstag. Därjämte borde rådet in pleno sammankallas före särskilt viktiga avgöranden.

Enligt vad trafikutredningen framhållit borde nämnden tänkas bli ett permanent led i den statliga trafikadministrationen. Nämnden borde därför småningom utformas såsom ett ordinarie ämbetsverk och dess befattningshavare beredas motsvarande anställningsförhållanden och lönegradsplacementsringar.

Norrlandskommittén får för sin del erinra om att frågor rörande landets trafikväsende sedan gammalt varit föremål för det allmännas omvårdnad, vare sig denna utövats av statliga eller kommunala institutioner. Från början har det härvid — bortsett från olika anordningar på sjöfartens område — varit fråga om åtgärder för skapande av ett väl förgrenat vägnät och för underhållet av detta, liksom även för underlättande av trafiken på vägarna (skjutshållningen). När i mitten av 1800-talet järnvägarna började anläggas i vårt land, ansågs det naturligt, att staten skulle intressera sig härför. I vad gällde anslutningslinjer till de större banorna, gjordes tillkomsten därav visserligen länge beroende av kommunala eller enskilda initiativ, men staten skänkte frikostiga bidrag till ändamålet. På sistone har staten som bekant intagit den principståndpunkten att samtliga enskilda järnvägar böra förstatligas. Vad angår bilismen och lufttrafiken ha dessa kommunikationsmedels utveckling till en början i hög grad varit beroende av enskilda initiativ, låt vara att staten även här bedrivit viss subventionsverksamhet samt å andra sidan infört koncessionstvång i vissa former. Beträffande den inrikes lufttrafiken är det statliga inflytandet numera mycket stort.

Vare sig trafiken omhänderhaves av statliga, kommunala eller enskilda företag och vare sig finansieringen av erforderliga anläggningar helt täckes av trafikanterna eller det allmänna bidrager med skattemedel i ena eller andra formen, torde trafikväsendet höra betraktas som en angelägenhet, för vilken det allmänna i sista hand måste bära ansvaret. Att staten överlåter på kommunala och enskilda företag att ombesörja trafiken, där icke staten finner skäl att förbehålla sig detta för egen del, kan betraktas som ett arrangemang ur lämplighetssynpunkt, utan att staten härmed avsäger sig ledningen av trafikväsendet.

För utövande av denna ledning erfordras enligt kommitténs uppfattning, att ett samlande organ finnes med kapacitet att överblicka de ekonomiska och sociala förhållanden, på vilka ett rationellt trafiksystem bör vara uppbyggt. Det synes utgöra en allvarlig brist i den statliga samhällsmekanismen, att ett sådant organ nu saknas. Härvid bortses från kommunikationsdepartementet, som representerar trafikfrågorna inom Kungl. Maj:ts kansli men knappast kan komma i direkt kontakt med alla de förhållanden av olika art, som konstituera grunden för kommunikationsväsendet. I övrigt ha de olika trafikmedlen sina särskilda organ. Sålunda behandlas med sjötrafiken sammanhängande frågor i olika hänseenden inom kommerskollegium, lotssty-

relsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (i vad gäller hamnväsendet). Järnvägstrafiken sorterar under järnvägsstyrelsen. Biltrafiken berörande frågor handläggas hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt i viss utsträckning hos biltrafiknämnden, vartill kommer att ett stort antal sådana frågor falla under länsstyrelsernas bedömande. Slutligen har för lufttrafiken numera inrättats ett särskilt organ, luftfartsstyrelsen.

Med den specialisering av behandlingen av frågor berörande olika trafikgrenar, som sålunda är för handen och som i och för sig knappast kan undvikas, måste risk uppenbarligen föreligga, att de dispositioner som träffas av de olika trafikorganen stundom kunna komma i konflikt med varandra eller i varje fall icke bygga på sådan samverkan inom kommunikationsväsendet, som är önskvärd. Det kan här till en början vara fråga om investeringar för olika kommunikationsändamål, exempelvis för väg- och järnvägsbyggen. Ett samtidigt utbyggande av ett vägnät för tyngre trafik och av järnväg kan uppenbarligen leda till en överdimensionering av trafikväsendet, som knappast tillgodoser något legitimt intresse. Många gånger kunna förhållandena vara sådana, att en del av den kapitalinvestering, som sålunda kommer till stånd, bättre skulle kunna utnyttjas på ett annat håll. Även behandlingen av sådana frågor som den allmänna koncessionspolitiken för motorfordon samt taxesättningen vid exempelvis statens järnvägar behöver i stor utsträckning bygga på en anpassning mellan olika grenar av kommunikationsväsendet.

Av det nu anförda framgår, att norrlandskommittén är ense med 1944 års trafikutredning om behovet av ett statsorgan, som centralt kan öva inflytande på planerna för investeringar i olika kommunikationsanläggningar, såsom vägar, järnvägar, flygfält och hamnar m. m. Emellertid bör detta icke vara det ifrågavarande statsorganets enda uppgift. Kommittén har i utlåtande den 8 mars 1946 över trafikutredningens ovannämnda förslag funnit det framstå som synnerligen angeläget att från det allmännas sida uppmärksamhet ägnas ej endast trafikanstalterna utan även de uppkommande trafikbehoven. Det åsyftade trafikorganets uppgifter böra sålunda ej vara begränsade till att avse endast investeringsfrågor utan omfatta även taxespörsmål samt andra trafikfrågor av större ekonomisk betydelse eller principiell räckvidd. Om ett uppkommande trafikbehov föranleder krav på ekonomisk medverkan av staten, bör undersökas såväl i vilken utsträckning det skäligen bör tillgodoses som även på vad sätt detta lämpligen bör ske i syfte att kostnaderna härför skola nedbringas så lågt som möjligt. Enligt kommitténs mening bör man räkna med att trafikbehoven i framtiden böra tillgodoses i ökad utsträckning genom planmässig samverkan mellan olika trafikmedel. Kommittén har också förut i detta betänkande givit uttryck åt önskvärheten av en väl ordnad samtrafik, där motorfordonen i lämplig utsträckning komplettera järnvägarna.

Det av kommittén ifrågasatta trafikorganet bör självfallet icke, såvitt gäller investeringar i kommunikationsanläggningar, begränsa sig till att kritiskt

granska framkomna förslag ur rent företagsekonomiska synpunkter. Enligt kommitténs mening är det angeläget, att trafikorganet även representerar ett allmänt näringspolitiskt och socialt betraktelsesätt och att det med sådana utgångspunkter själv tager initiativ till förbättringar i kommunikationsförhållandena. Behovet härav synes bliva så mycket mera framträdande om, såsom kan bliva följden av vissa av trafikutredningen den 15 juni 1946 framlagda förslag till omorganisation av statens järnvägar, de företagsökonomiska och kommersiella synpunkterna erhålla förstärkt representation inom järnvägsstyrelsen.

Avdelning VIII.

Sammanfattning och hemställan.

Kap. 18.

Efter att i avdelning I (kap. 1—3) ha lämnat en redogörelse för nuvarande transportförhållanden och statsmakernas inställning till transportväsendet, har norrlandskommittén i avdelning II (kap. 4) framlagt några allmänna utgångspunkter för sina förslag. Enligt vad kommittén här framhållit, utgör ett väl ordnat kommunikationsväsen ofta en nödvändig betingelse för ett utvecklat näringsliv inom ett område. Vid utformningen av kommunikationsväsendet har man ur *samhällsekonomisk synpunkt* att beakta ej endast de krav, som med hänsyn till föreliggande faktiska förhållanden kunna uppställas, utan så långt möjligt även de behov, som utvecklingen kan föra med sig. Vid prövningen av olika kommunikationsproblem måste emellertid även *företagsekonomiska synpunkter* beaktas. I den mån fråga är om privata företag, komma dessa synpunkter i förgrunden. Även vid statliga eller andra allmänna företag måste hänsyn visserligen tagas härtill, vilket är av vikt icke minst för att på detta sätt skall ernås en viss garanti mot felaktiga investeringar i kommunikationsväsendet. Då det gäller allmänna företag, måste emellertid större beaktande skänkas de samhällsekonomiska synpunkterna.

En väsentlig orsak till Norrlands efterblivenhet i fråga om utvecklingen av industrien och näringslivet i övrigt utgöres av de ogynnsamma transportförhållandena därstädes. De sydligare landsdelarna med sin äldre bebyggelse och längre framskridna utveckling kunde från början, då de moderna kommunikationsmedlen trängde igenom, utnyttja dessa till gagn för sitt ekonomiska liv. Norrland låg såsom en senare exploaterad landsdel efter i utvecklingen. Behovet av förbättrade kommunikationer och transportförhållanden är trängande i Norrland. Målet bör vara att minska de olikheter i kommunikationshänseende, som föreligga mellan denna landsdel och övriga landet, samt på så sätt åstadkomma, att betingelserna i nämnda hänseende, åtminstone i de tätare bebyggda områdena av Norrland, för industriens lokalisering och befolkningens trivsel ej alltför mycket avvika från dem, som kunna erbjudas i södra och mellersta Sverige.

Vid sina överväganden rörande möjligheterna att förbättra transportförhållandena i Norrland har kommittén i detta betänkande i första hand framlagt vissa förslag i fråga om järnvägarnas gods- och personlaxor.

Under avdelning III har kommittén inledningsvis (kap. 5) lämnat en redo-

görelse för statens järnvägars tidigare och nuvarande taxor för godsbefordran. Här har bland annat även omnämnts en för kommitténs räkning verkställd undersökning rörande de frakter, som belasta norrlandstransporterna vid jämförelse med de transporter på statens järnvägar, vilka icke beröra Norrland.

Från tiden efter det första världskriget har den taxepolitiska utvecklingen varit relativt ogynnsam vad beträffar de långa transportavstånden, medan däremot betydande sänkningar av järnvägstaxorna ägt rum på korta och medellånga avstånd till följd av den konkurrens den hastigt expanderande bilismen skapat på dessa senare avstånd. Särskilt för Norrland och dess näringsliv har detta varit till nackdel med hänsyn till de långa avstånden vid i främsta rummet transporter till och från Norrland. Härtill kommer, att de särskilda fraktnedsättningar för Norrland, som alltsedan år 1895 tillämpats för vissa betydelsefulla livsmedel (den s. k. norrlandstariffen), delvis försvunnit i och med ikraftträdandet år 1930 av ny järnvägstaxa.

Under hänvisning till dessa förhållanden och till betydelsen av sänkta transportkostnader för Norrlands del har kommittén (kap. 6) föreslagit en *sänkning av taxorna på långa transportavstånd*. Enligt kommitténs förslag skall sänkningen börja tillämpas vid 400 km och successivt växa proportionellt med avståndet upp till 700 km, varefter sänkningen skall uppgå till 20 % av nuvarande tariffsatser.

Den kalkylatoriska inkomstminskningen för järnvägarna vid genomförande av sålunda ifrågasatt taxenedsättning har beräknats uppgå till omkring 4 milj. kronor. Beräkningen har utförts på grundval av förkrigstidens (1935 års) trafik. Till följd av den trafikstegrande effekt, åtgärden med sannolikhet komme att medföra, torde emellertid denna på längre sikt icke behöva medföra någon alltför avsevärd försämring av statsbanornas ekonomi.

De ökade transportkostnader, som glesbebyggelsen i Norrland och särskilt i de nordligaste länen medför, utgör en svår belastning för näringslivet och befolkningen i dessa områden. Med syfte att i görligaste mån skapa likartade transportbetingelser i Norrland som annorstädes har kommittén (kap. 7) framlagt förslag om införande av s. k. *virtuella avstånd* vid beräkning av fraktkostnader inom Norrland. Den ekonomiska innebörden av förslaget är, att tätorterna flyttas närmare varandra till följd av att de ekonomiska avstånden förkortas. Härmed flyttas jämväl hela Norrland närmare det övriga Sverige. De virtuella avstånden ha erhållits genom att de verkliga geografiska avstånden reducerats på visst sätt. Enär behovet av en dylik ekonomisk avståndsreduktion icke kan sägas vara lika stort i södra som norra delarna av Norrland, har kommittén föreslagit en differentiering av de virtuella avstånden på så sätt att för norra Norrland, omfattande järnvägslinjer norr om Vännäs med linjen Umeå—Vännäs, inlandsbanan norr om Östersund samt

linjen Forsmo—Hoting, ett geografiskt järnvägsavstånd om 2 km skall räknas som blott 1 tariffkm. Inom den återstående delen av järnvägsnätet norr om Söderhamn, Bollnäs och Orsa skall däremot 1,5 km geografiskt avstånd räknas som 1 tariffkm. Förslagets förverkligande har beräknats komma att medföra en kalkylatorisk inkomstminskning av approximativt högst 7,4 milj. kronor, innebärande en fraktreduktion på genomsnittligt omkring 16 %. Om hänsyn toges till den trafikökning, som kan antagas bliva följden av en taxenedsättning, torde inkomstminskningen stanna vid 4 à 5 milj. kronor. Beräkningarna bygga på uppgifter från 1938 års trafik.

De verkningar i övrigt, som ett genomförande av de här åsyftade förslagen skulle få, ha närmare diskuterats av kommittén (kap. 8).

Beträffande taxesättningen för godstransporter har kommittén i avdelning IV även framlagt vissa förslag med avseende å trafiken på de s. k. stambillinjer, som kommittén föreslår skola inrättas inom vissa trafikområden (se nedan). Efter att ha lämnat en redogörelse för nuvarande taxeförhållanden för billinjetrafik och samtrafik (kap. 9) har kommittén förordat, att *på stambillinjer skola tillämpas statens järnvägars taxor* (kap. 10). Om av trafikekonomiska skäl detta skulle visa sig bli i allt för hög grad betungande för statens järnvägar, har kommittén alternativt ifrågasatt att värde-tarifiering icke skall tillämpas på stambillinjer såvitt gäller godssändningar, vilka på järnväg fraktberäknas efter vagnslastgodstariffer, utan att fraktberäkning för sådana sändningar alltid skall ske efter statens järnvägars tariff 3.

Vid *samtrafik mellan stambillinje och järnväg* skall enligt kommitténs förslag tillämpas *genomgående fraktberäkning*.

Redan nu förekommer i betydande omfattning en slags samtrafik mellan järnväg samt buss- och lastbillinjer till avgifter, som äro fastställda i den s. k. fortaxan. Härvid tillämpas, med endast ett par undantag, systemet med snittfrakter. Fördelen för trafikanten är i huvudsak, att han har möjlighet att sända gods för befordran å järnväg i kombination med biltransport och att härvid erlägga befodringsavgiften vid ett och samma tillfälle.

Kommittén har uttalat sig för att detta system utsträckes till att omfatta större antal billinjer i enskild ägo än hittills (kap. 11). Vid samtrafik bör enligt kommitténs mening på billinjen gälla motsvarande ansvarighetsbestämmelser för gods som på järnväg.

Vad angår *taxorna för personbefordran* på järnväg har kommittén — efter att ha redogjort för hittillsvarande förhållanden (kap. 12) — föreslagit att tur- och returbiljetter skola få utnyttjas på samtliga reseavstånd och att rabatten för dylika biljetter skall bestämmas likformigt till 25 %, eller med andra ord att priset på tur- och returbiljetter för alla avstånd skall sättas

lika med en och en halv gång pris för enkel biljett (kap. 13). Förslagen ha beräknats medföra en kalkylatorisk inkomstminskning av i runt tal 3 milj. kronor. Härvid har bortsetts från den trafikstegrande effekt, förslaget kan väntas komma att medföra och som givetvis medför en betydande reducering av förestående belopp för den kalkylatoriska inkomstminskningen.

Vidare har kommittén uttalat sig för en taxenedsättning på vissa linjer, där persontrafiken till huvudsaklig del sker med rälsbussar och vilka förbinda glesbebyggda områden med en tätort, under förutsättning att avståndet till denna och därmed även resekostnaden i allmänhet blir påtagligt större än som regelmässigt är fallet inom andra områden.

Vid persontrafik på stambillinjer, såväl lokal som samtrafik, skall enligt kommitténs förslag genomgående zontariffberäkning tillämpas på grundval av statens järnvägars taxor.

I avdelning VI har kommittén behandlat frågan om *utbyggnad av trafikförbindelserna i Norrland*. Härvid har kommittén till en början framlagt vissa näringsgeografiska synpunkter på Norrlands kommunikationer (kap. 14).

Till följd av den glesa bebyggelsen m. fl. omständigheter har järnvägsnätet i Norrland aldrig kommit att utbyggas på sätt som skett i sydligare belägna, mera befolkningstäta delar av landet. Stora och viktiga områden i Norrland sakna därför direkt järnvägsförbindelse. Genom bilismens hastiga utveckling ha dylika områden i växande omfattning kommit att betjänas av reguljär motorfordonstrafik. Kravet på nya järnvägar i Norrland har dock vid olika tillfällen framförts icke blott från befolkningens sida utan jämväl från myndigheterna (kap. 15).

Beträffande frågan om ostkustbanans förlängning från Härnösand till Umeå har Kungl. Maj:t efter hemställan av 1945 års riksdag uppdragit åt järnvägsstyrelsen och norrlandskommittén att verkställa vissa tekniskt-ekonomiska utredningar. Sedan kommittén haft tillfälle att överväga resultaten av dessa utredningar, vill kommittén sedermera återkomma till förevarande järnvägsprojekt. I sammanhang därmed kommer kommittén även att uttala sig rörande framkomna önskemål om järnväg från Umeå norrut till Harparanda.

Kommittén har förordat, att utredning kommer till stånd angående järnvägsförbindelse mellan Kalix och norra stambanan vid Morjärv.

Vad i övrigt angår vissa förslag, som framkommit om anläggande av nya järnvägar, har kommittén övervägt, huruvida icke sålunda åsyftade järnvägslinjer skulle kunna ersättas med s. k. *stambillinjer*. Dylika linjer skola enligt kommitténs förslag anordnas inom trafikområden, där på grund av näringsförhållandena eller eljest direkt anknötning till järnvägsnätet är motiverad men där en järnväg icke för närvarande kan antagas komma till

stånd med hänsyn till trafikunderlagets relativa litenhet och de driftsförluster, som sannolikt skulle uppkomma på järnvägsrörelsen. Trafiken på billinjerna, vilka kunna sägas utgöra substitut för järnväg, skola drivas i statens järnvägars regi eller av dessa överlåtas på entreprenör. Statens järnvägar böra emellertid i sista hand bära ansvaret för trafiken.

Kommittén har uttalat sig för att dylika stambillinjer inrättas på följande sträckor:

1. Härnösand—Örnsköldsvik—Umeå—Skellefteå—Luleå—Haparanda, i den mån icke järnväg kommer till stånd på denna sträcka.
2. Kalix—Morjärv (jämför ovan).
3. Morjärv—Överkalix.
4. Överkalix—Lansjärv—Gällivare.
5. Överkalix—Korpilombolo—Tärendö—Anttis.
6. Pajala—Anttis—Junosuando—Vittangi—Kiruna.
7. Vilhelmina—Åsele—Bredbyn—Mellansel (—Örnsköldsvik).
8. Dorotea—Åsele—Fredrika—Bjurholm—Vännäs (—Umeå).
9. Storuman—Tärna—norska gränsen.
10. Långsele—Ramsele—Strömsund—Gäddede—Jormlien.
11. Sveg—Ljusdal.
12. Hede—Funäsdalen—norska gränsen.

Den av kommittén ifrågasatta utbyggnaden av linjenätet har inprickats på en i slutet av betänkandet införd kommunikationskarta.

Kommittén har även diskuterat vissa frågor med avseende å *det norrländska trafiknätets anslutning till trafiken utanför Norrland* (kap. 16). Här har kommittén erinrat om den stora belastningen på särskilt en del sträckor av norra stambanan och fäst uppmärksamheten på behovet av vissa dubbel-spårsanläggningar. Vidare har kommittén hänvisat till förslag, som framkommit om fortsatt elektrifiering av ostkustbanan. I förevarande sammanhang har kommittén slutligen även berört frågan om utnyttjande av Narvik som exporthamn för övre Norrland. Kommittén har härvid konstaterat, att ett genomförande av kommitténs förslag om tillämpning av virtuella tariffavstånd bör verka i den riktningen att den norrländska trafiken till och från Narvik ökas.

Avslutningsvis har kommittén i avdelning VII (kap. 17) behandlat frågan om inrättande av ett *särskilt organ för allmänna trafikfrågor*.

Under hänvisning till vad norrländskommittén i det föregående i olika sammanhang anfört får kommittén hemställa, att åtgärder måtte vidtagas i syfte

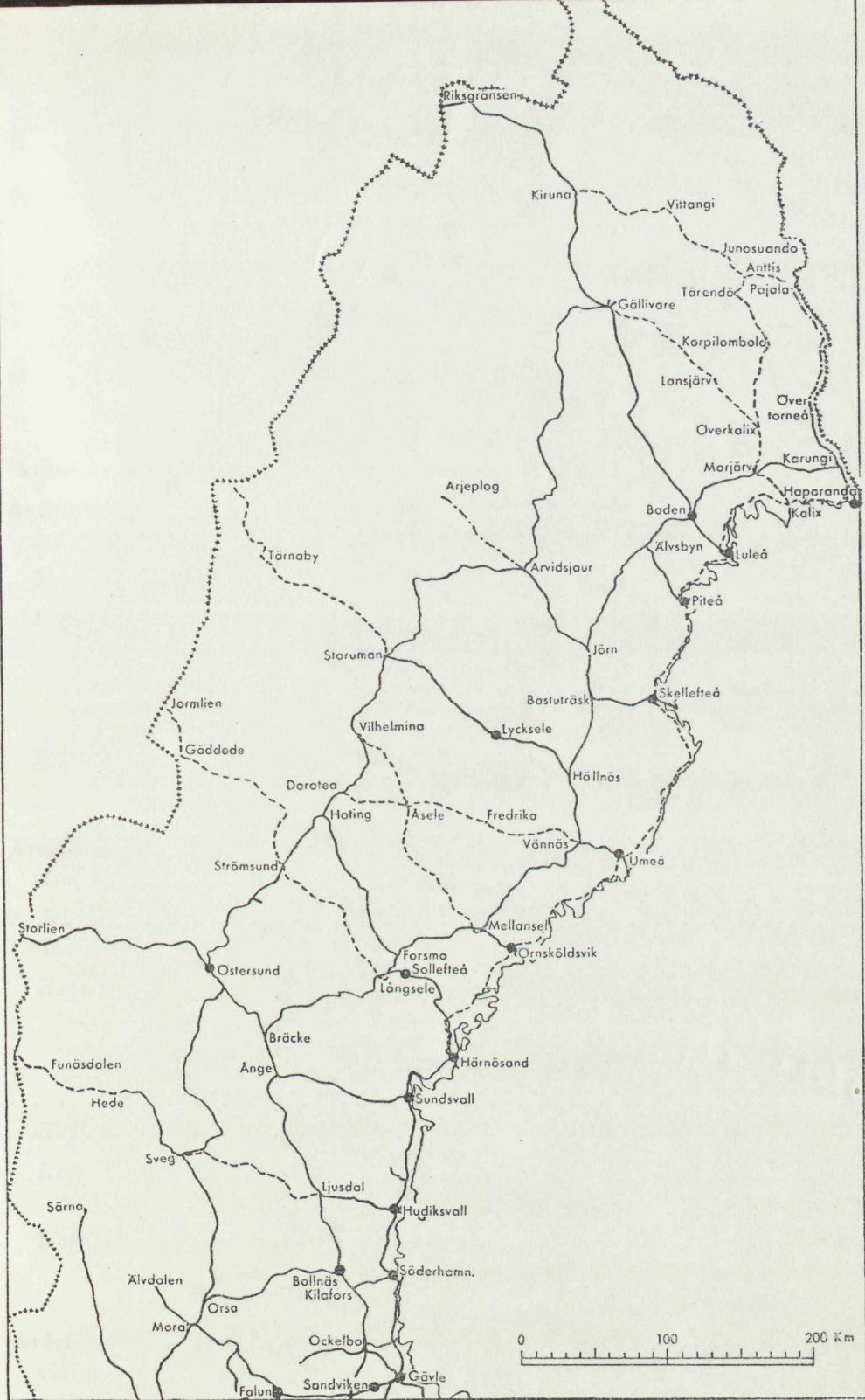
- I att av kommittén ifrågasatt taxenedsättning beträffande godstransporter på långa avstånd snarast möjligt kommer till stånd,
- II att järnvägarnas avståndstabell för godsbefordran, i vad gäller Norrland, omräknas med tillämpning av virtuella avstånd på sätt kommittén föreslagit,
- III att avgiften för tur- och returbiljett skall utgöra en och en halv gånger avgiften för enkel biljett, oavsett reseavståndet,
- IV att på linjer, där persontrafiken till huvudsaklig del sker med rälsbussar och vilka förbinda glesbebyggda områden med tätort, avgiften för personbefordran må bli förämål för skälig nedsättning, under förutsättning att avståndet till tätorten och därmed även resekostnaden blir påtagligt större än som regelmässigt är fallet inom andra områden,
- V att i trafikområde av betydelse, som saknar eller allenast har bristfällig anslutning till järnvägsnätet och där för närvarande icke heller förefinnes tillräckligt trafikunderlag för en järnvägsanläggning, genom statens järnvägars försorg inrättas stambillinje som ersättning för järnväg,
- VI att vid godsbefordran på sådan stambillinje skall i den utsträckning, som i betänkandet närmare angivits, tillämpas statens järnvägars godstaxa samt, vid godssamtrafik mellan stambillinje och järnväg, genomgående taxeberäkning,
- VII att vid personbefordran på stambillinje, som ovan avsetts, skall tillämpas statens järnvägars zontariff samt, vid personsamtrafik mellan sådan billinje och järnväg, genomgående taxeberäkning,
- VIII att vid prövning hos länsstyrelse av ansökningar om tillstånd till yrkesmässig trafik å billinje, som har anslutning till järnväg, företräde skall givas sökande, som är villig driva sin rörelse i samtrafik med järnvägen.
- Vidare får norrlandskommittén — som framdeles vill återkomma till frågan om anläggande av järnväg på hela eller del av sträckan Härnösand—Umeå och i sammanhang därmed även kommer att uttala sig rörande framkomna önskemål om järnväg från Umeå norrut till Harparanda — hemställa, att Kungl. Maj:t måtte
- IX uppdraga åt järnvägsstyrelsen att verkställa utredning rörande järnväg Kalix—Morjärv,

X uppdraga åt järnvägsstyrelsen att skyndsamt inkomma med förslag till anordnande av stambillinjer mellan följande orter, nämligen

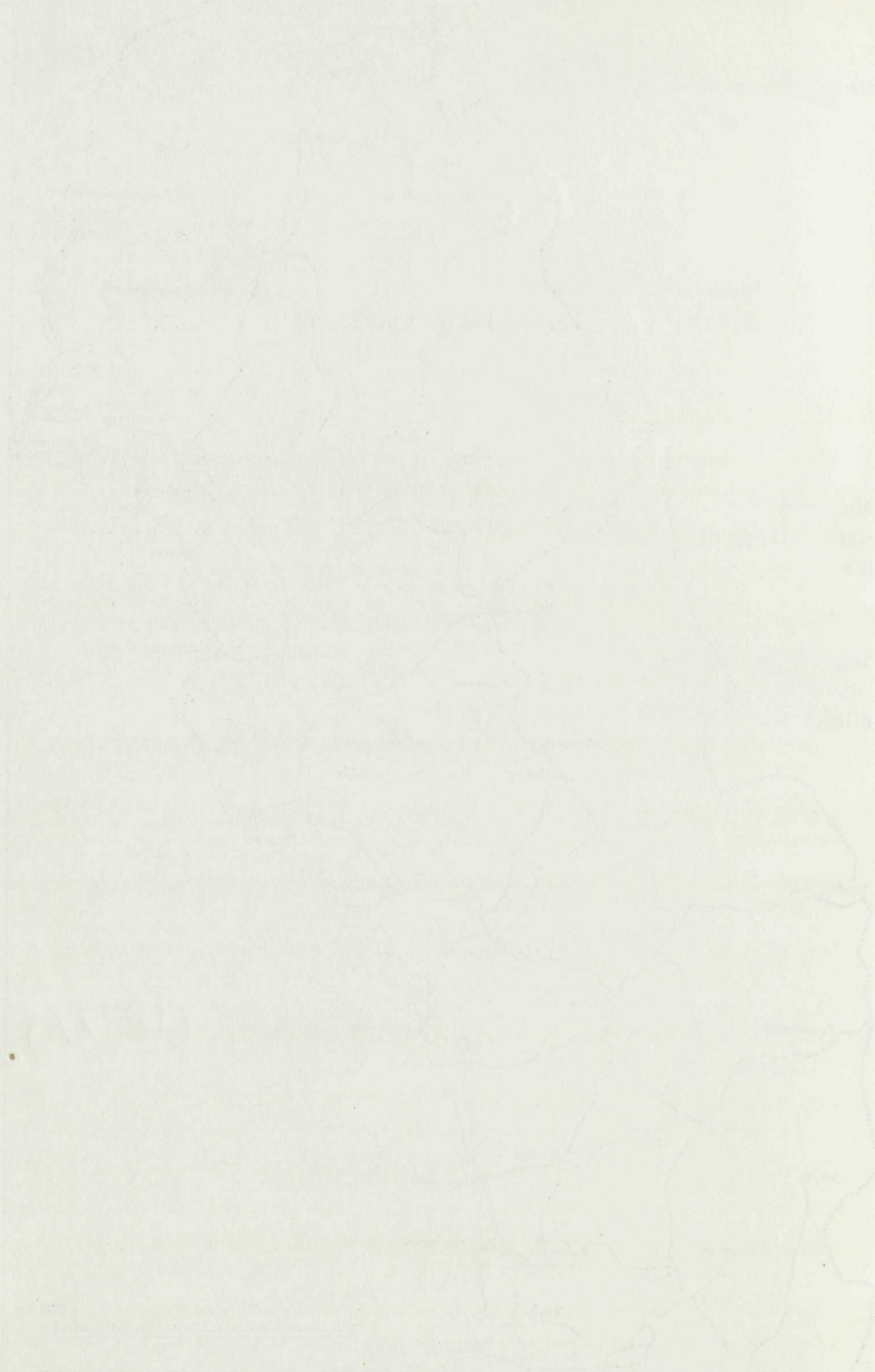
1. Kalix—Morjärv—Överkalix,
2. Överkalix—Lansjärv—Gällivare,
3. Överkalix—Korpilombolo—Tärendö—Anttis,
4. Pajala—Anttis—Junosuando—Vittangi—Kiruna,
5. Vilhelmina—Åsele—Bredbyn—Mellansel (—Örnsköldsvik),
6. Dorotea—Åsele—Fredrika—Bjurholm—Vännäs (—Umeå),
7. Storuman—Tärna—norska gränsen,
8. Långele—Ramsele—Strömsund—Gäddede—Jormlien,
9. Sveg—Ljusdal,
10. Hede—Funäsdalen—norska gränsen,

IX uppdraga åt lämplig förvaltningsmyndighet att med vederbörande norska myndigheter upptaga förhandlingar angående samtrafiken mellan statens järnvägar och norska banan mellan riksgränsen och Narvik samt utnyttjandet av Narviks hamn ävensom

XII anbefalla järnvägsstyrelsen att verka för att samtrafik mellan järnvägar och andra billinjer än stambillinjer kommer till stånd i ökad utsträckning, varvid motsvarande ansvarighetsbestämmelser för gods böra gälla för biltransport som för transport med järnväg.



————— nuvarande järnvägar
 - - - - - nuvarande billinjer med fraktberäkning enligt järnvägstaxa (i stället för sträckan Arvidsjaur—Arjeplog transporteras vagns- lastgods Slagnäs—Arjeplog)
 - - - - - av norrlandskommittén föreslagen utbyggnad av trafiknätet (järn- vägar eller stambillinjer)



Innehållsförteckning

	Sid.
Skrivelse till Konungen	3
Avdelning I. Redogörelse för nuvarande transportförhållanden och statsmakternas inställning till transportväsendet	5
<i>Kap. 1. Några uppgifter till belysande av transportbehoven i Norrland</i>	5
<i>Kap. 2. Norrlands utrustning med kommunikationsmedel</i>	13
Sjöfarts- och flottningsanstalter s. 13 — Järnvägar s. 17 — Vägnetets längdutsträckning och motortrafikens omfattning i Norrland med särskild hänsyn till linjetrafiken s. 29 — Civila luftfartsanläggningar samt Norrlands reguljära luftfartstrafik s. 36	
<i>Kap. 3. Staten och kommunikationsväsendet</i>	39
Den statliga regleringen av olika trafikföretags verksamhet s. 39 — Den statliga järnvägspolitiken s. 45.	
Avdelning II. Kap. 4. Allmänna utgångspunkter för norrlandskommitténs förslag	53
Avdelning III. Åtgärder till förbilligande av godstransporter på järnväg i Norrland	62
<i>Kap. 5. Statens järnvägars tidigare och nuvarande taxor för godsbefordran</i>	62
Historik s. 63 — Norrlandstariffen s. 68 — Godstaxans nuvarande byggnad s. 71 — Statens järnvägars inkomster av godstrafik s. 75 — Norrlands järnvägsfrakter s. 78.	
<i>Kap. 6. Sänkning av järnvägstaxorna för långa godstransporter</i>	84
<i>Kap. 7. Tillämpning av virtuella tariffavstånd för godstransporter i Norrland</i>	96
<i>Kap. 8. Närmare diskussion rörande verkningarna i vissa hänseenden av taxenedsättning för långa transporter och tillämpning av virtuella tariffavstånd i Norrland</i>	105
Avdelning IV. Taxesättning för godstransporter på s. k. stambillinjer och vid samtrafik mellan järnväg och bil	117

	Sid.
<i>Kap. 9.</i> Nuvarande taxeförhållanden för billinjetrafik och samtrafik ..	117
<i>Kap. 10.</i> Taxesättningen för godstransport på stambillinje och vid samtrafik mellan sådan linje och järnväg	129
<i>Kap. 11.</i> Godssamtrafik mellan järnväg och annan billinje än stambillinje	137
Avdelning V. Åtgärder till förbilligande av personbefordran å järnväg i Norrland	141
<i>Kap. 12.</i> Historik och nuvarande förhållanden	141
<i>Kap. 13.</i> Kommitténs förslag i fråga om persontrafiken	147
Avdelning VI. Utbyggnad av trafikförbindelserna i Norrland	154
<i>Kap. 14.</i> Näringsgeografiska synpunkter på Norrlands kommunikationer	154
<i>Kap. 15.</i> De norrländska trafikförbindelsernas utformning	159
<i>Kap. 16.</i> Det norrländska trafiknätets anslutning till trafiken utanför Norrland	177
Avdelning VII. <i>Kap. 17.</i> Särskilt organ för allmänna trafikfrågor	184
Avdelning VIII. <i>Kap. 18.</i> Sammanfattning och hemställan	190
Kartbilaga	197

57. Betänkande angående vissa organisations-, utbildnings- och tjänstgöringsfrågor vid domstolarna. Norstedt. 330 s. **Ju.**
58. Betänkande rörande utbyggnad av civila flygplatser m. m. Idun. 153 s. 1 karta. **K.**
59. Betänkande med förslag angående hemvärnet. Beckman. 157 s. 1 bil. **Fö.**
60. Betänkande med förslag till lag om skydd mot ohälsa och olycksfall i arbete m. m. Almqvist & Wicksell, Uppsala. 867 s. **S.**
61. Riktlinjer för den framtida jordbrukspolitiken. Del 3. Bilagor. Idun. 149 s. **Jo.**
62. Betänkande med förslag till lag om tryggande av byggnadsarbetares lönefordran m. m. Norstedt. iv. 229 s. **Ju.**
63. Betänkande med förslag till lag om virkesmätning m. m. Marcus. iv. 128 s. **Jo.**
64. Betänkande med förslag till ny lagstiftning om uppsikt å jordbruk. Beckman. 160 s. **Jo**
65. Kommitténs för partiell arbetsföra betänkan. Bil. 2. Arbetsterapi, ett led i sjukvården. Statens Reproduktionsanstalt. 54 s. **S.**
66. Betänkande angående reglering av anställningsförhållandena för viss civil personal inom statsförvaltningen. Del 1. Marcus. 138 s. **Fi.**
67. Betänkande med utredning och förslag angående löneställningen för viss statsanställd sjukvårds- och ekonomipersonal m. m. V. Pettersson. 223 s. **Fi.**
68. Betänkande och förslag angående det fria och frivilliga folkbildningsarbetet. Del 1. Beckman. 254 s. **E.**
69. Förvaltningsförbandet. Förberedande utredning angående reglering av förbandet hos förvaltningsmyndigheter i ärenden rörande enskild rätt och därmed sammanhängande frågor. Av N. Herlitz. Marcus. 221 s. **Ju.**
70. Utredningen om föreningsjordbruk. Betänkande med förslag till lag om sambruksföreningar. V. Pettersson. 198 s. **Jo.**

71. Betänkande om deltidarbete i allmän tjänst m. m. Marcus. 199 s. **Fi.**
72. 1940 års skolutrednings betänkan och utredningar. 7. Radio och film i skolundervisningen. Idun. 64 s. **E.**
73. Utlatande rörande metoder och materiel vid skogsbrandsläckning. Marcus. 142 s. **K.**
74. Betänkande angående socialvetenskapernas ställning vid universitet och högskolor m. m. Hæggström. 180 s. **E.**
75. Betänkande och förslag angående förhållandet mellan befäl och meniga inom krigsmakten m. m. Beckman. 301 s. **Fö.**
76. De medicinska högskolornas organisationskommitté. 1. Organisatoriska åtgärder till främjande av medicinsk forskning. Idun. (2) 235 s. **E.**
77. Naturvetenskapliga forskningskommittén. 2. Förslag till reformer rörande doktorsavhandlingar och annan publiceringsverksamhet inom naturvetenskaperna. Den marinbiologiska forskningen. Utbildningen av laboratoriebiträden. Idun. 114 s. **E.**
78. Jordbruksbefolkningens möjligheter till sysselsättning utom jordbruket. Av S. Grundström. Idun. 192 s. **Jo.**
79. 1945 års statsskatteberedning. Betänkande med förslag till omläggning av den direkta statsbeskattningen samt angående kvarlätenskapsskatt m. m. Beckman. 456 s. **Fi.**
80. Utredning angående vissa lägenhetsupplåtelse å kronomark i Norrlands fjälltrakter. Marcus. 87 s. **Jo.**
81. 1945 års universitetsberedning. 2. Akademiska lärarbefattningar samt anslog till den vetenskapliga utbildningen m. m. Beckman. 202 s. **E.**
82. Betänkande med förslag angående kommunernas bidrag till folkpensionskostnaderna. Idun. 95 s. **S.**
83. Betänkande med förslag till strafflagstiftning för krigsmakten. Norstedt. 268 s. **Ju.**
84. Betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland. V. Pettersson. 200 s. **K.**

Ann. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

Statens offentliga utredningar 1946

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvärd.

Ärvdabalksakkunnigas förslag till föräldrabalk. [49]
Betänkande ang. vissa organisations-, utbildnings- och tjänstgöringsfrågor vid domstolarna. [57]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande med förslag till omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m. [10]
1945 års lönekommitté. 1. Betänkande med förslag till statliga löneplaner m. m. [48]
Betänkande ang. reglering av anställningsförhållandena för viss civil personal inom statsförvaltningen. Del 1. [66]
Betänkande med utredning och förslag ang. löneställningen för viss statsanställd sjukvårds- och ekonomipersonal m. m. [67]
Förvaltningsförbandet. Förberedande utredning ang. reglering av förbandet hos förvaltningsmyndigheter i ärenden rörande enskild rätt och därmed sammanhängande frågor. [69]
Betänkande om deltidarbete i allmän tjänst m. m. [71]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

1943 års jordbrukstaxeringsakkunniga. Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser i fråga om taxering av inkomst av jordbruksfastighet samt lag om jordbruksbokföring. [29]
1944 års skattesakkunniga. 2. Betänkande ang. idrottsammanslutningars beskattning för inkomst. [56]

1945 års statsskatteberedning. Betänkande med förslag till omläggning av den direkta statsbeskattningen samt ang. kvarlätenskapsskatt m. m. [79]

Politi.

Parlamentariska undersökningskommissionen ang. flyktningärenden och säkerhetstjänst. 1. Betänkande ang. flyktingars behandling. [36]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Dödföddheten och tidig dödligheten i Sverige. Dess samband med nativitetminskningen och dess förhållande vid olika former av förlösningsvård samt dess socialmedicinska och befolkningspolitiska betydelse. [2]
Betänkande om barnkostnadernas fördelning med förslag till allmänna barnbidrag m. m. [5] Bilagor. [6]
Investeringsutredningens betänkande med utredning rörande personal- och materielresurser m. m. för genomförande av ett arbetsprogram enligt av utredningen tidigare framlagt förslag. [13]
Den familjevårdande socialpolitiken. [17]
Betänkande med förslag rörande den ekonomiska försvarsberedskapens framtida organisation. [19]
Socialvårdskommitténs betänkande. 12. Utredning och förslag ang. moderskapsbidrag. [23] 13. Förslag ang. folkpensioneringens administrativa handhavande m. m. [37] 14. Utredning och förslag ang. ålderdomshem m. m. [52]
Kommitténs för partiell arbetsföra betänkande. 1. För-

(Forts. å omslagets 4:e sida.)

slag till effektiviserad kurators- och arbetsförmedlingsverksamhet för partiellt arbetslösa m. m. [24] Bil 2. Arbetsterapi, ett led i sjukvården. [65]

Betänkande med förslag till investeringsreserv för budgetåret 1946/47 av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten. [27] Bilagor. [28]

Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 6. Tiden juli 1944—juni 1945. [35]

Sakkunniga ang. arbetsförmedlingens organisation. Del 1. Den offentliga arbetsförmedlingen under krigsåren. [44] Del 2. Den offentliga arbetsförmedlingens framtida organisation. Motiv och förslag. [51]

Betänkande om befolkningspolitikens organisation m. m. [53]

Betänkande med förslag till lag om skydd mot ohälsa och olycksfall i arbete m. m. [60]

Betänkande med förslag ang. kommunernas bidrag till folkpensionskostnaderna. [82]

Hälsa- och sjukvård.

Betänkande ang. den centrala organisationen av det civila medicinal- och veterinärväsendet. [20]

Allmänt näringsväsen.

Betänkande med utredning och förslag ang. rätten till arbetstagarers upplinningar. [21]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande ang. forsknings- och försöksverksamheten på jordbrukets område i Norrland. [16]

PM ang. utvecklingsplanering på jordbrukets område. [18]

Den svenska växtodlingens utvecklingstendenser samt dess inriktande efter kriget. [39]

Riktlinjer för den framtida jordbrukspolitikerna. Del 1. [42] Del 2. [46] Del 3. Bilagor. [61]

Betänkande med förslag till åtgärder för främjande av rikhästaveln m. m. [45]

Rationalitetsvariationerna inom det svenska jordbruket. [47]

Betänkande med förslag till ny lagstiftning om uppsikt å jordbruk. [64]

Utredningen om föreningsjordbruk. Betänkande med förslag till lag om samsbruksföreningar. [70]

Jordbrukets befolkningens möjligheter till sysselsättning utom jordbruket. [78]

Utredning ang. vissa lägenhetsupplåtelse å kronomark i Norrlands fjälltrakter. [80]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till ändrade grunder för flottningssläktningen m. m. [3]

Betänkande med förslag till skogsvårdslag m. m. [41]

Betänkande med förslag till lag om virkesmätning m. m. [63]

Utlåtande rörande metoder och materiel vid skogsbrandsläckning. [73]

Industri.

Betänkande med förslag till ordnande av kreditgivnings- och rådgivningsverksamhet för hantverk och småindustri samt bildande av företagarnämnder. [22]

Betänkande ang. hantverkets och småindustriens befrämjande. [40]

Betänkande med förslag till lag om trygghet av byggnadsarbetarens lönefordran m. m. [62]

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande ang. rundradion i Sverige. Dess aktuella behov och riktlinjer för dess framtida verksamhet. [1]

Betänkande med förslag till verkstadsorganisation för väg- och vattenbyggnadsväsendet. [43]

Betänkande rörande utbyggnad av civila flygplatser m. m. [58]

Betänkande ang. vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland. [84]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Betänkande ang. tjänstepensionsförsäkringens organisation. [26]

Försäkringsutredningen. Förslag till lag om försäkringsrörelse m. m. 1. Lagtext. [33] 2. Motiv. [34]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

1941 års lärarlönesakkunniga. Betänkande med förslag till boställsordning för folkskolans lärare m. m. [8]

1945 års universitetsberedning. 1. Docentinstitutionen. [9] 2. Akademiska lärarbefattningar samt anslag till den vetenskapliga utbildningen m. m. [81]

1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. IV. Skolpliktstidens skolformer. 2. Folkskolan. A. Allmän del. [11] B. Förslag till undervisningsplaner. [15] 4. Realskolan. Praktiska linjer. [14] VI. Skolans inre arbete. Synpunkter på fostran och undervisning. [31] VII. Radio och film i skolundervisningen. [72]

Betänkande om tandläkarutbildningens ordnande m. m. Del 1. [12]

Socialutbildningsakkunniga. 2. Utredning och förslag rörande statsvetenskapliga examina m. m. [30]

Betänkande med förslag till förordning ang. allmänt kyrkomöte m. m. [32]

Betänkande med förslag till nyorganisation av kyrkomusikerbefattningarna m. m. Del 2. [50]

Utredning ang. reglering av den territoriella församlingsindelningen i Stockholm. [54]

Utredning rörande sexualundervisningen i högre skolor jämte förslag till handledning i sexualundervisning för lärare i högre skolor. [55]

Betänkande och förslag ang. det fria och frivilliga folkbildningsarbetet. Del 1. [68]

Betänkande ang. socialvetenskapernas ställning vid universitet och högskolor m. m. [74]

De medicinska högskolornas organisationskommitté. 1. Organisatoriska åtgärder till främjande av medicinsk forskning. [76]

Naturvetenskapliga forskningskommittén. 2. Förslag till reformer rörande doktorsavhandlingar och annan publiceringsverksamhet inom naturvetenskaperna. Den marinbiologiska forskningen. Utbildningen av laboratoriebiträden. [77]

Försvarsväsen.

Betänkande med förslag ang. uniformspliktens omfattning för viss personal vid försvarsväsendet. [4]

Betänkande och förslag rörande åtgärder för att begränsa antalet kontraktsanställt manskap inom krigsmakten. [7]

Betänkande med förslag till lag med särskilda bestämmelser om upplinningar m. m. av betydelse för rikets försvar. [25]

Betänkande med förslag rörande officersutbildningen inom armén m. m. [38]

Betänkande med förslag ang. hemvärnet. [59]

Betänkande med förslag ang. förhållandet mellan befäl och meniga inom krigsmakten m. m. [75]

Betänkande och förslag till strafflagstiftning för krigsmakten. [83]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.