

Nr 18.

Av herr **Rosén** m. fl., om anslag till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele.

Undertecknade få med anledning av Kungl. Maj:ts i 1921 års statsverksproposition innehållna hemställan om anvisande till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele av ett reservationsanslag av allenast 2,000,000 kronor väcka följande motion.

I sitt avgivna förslag till ifrågavarande banbyggnad under år 1922 upptog järnvägsstyrelsen ett belopp av 3,000,000 kronor, varmed arbetena skulle kunna så bedrivas, att hela bandelen Hällnäs—Lycksele skulle kunna i slutet av år 1924 öppnas för allmän trafik. Orsaken till den nedprutning, som av Kungl. Maj:t vidtagits i järnvägsstyrelsens förslag är »den statsfinansiella situationen», i sammanhang varmed vederbörande departementschef uttalar, att en förskjutning av arbetena å ifrågavarande bandel givetvis blir en följd av den föreslagna nedprutningen. Att befolkningen i förevarande trakter, för vilka järnvägsförbindelsen är ett livsvillkor, med största bekymmer ser det ständiga förskjutandet av norrlandsjärnvägarnas tillkomst, är naturligt, och man frågar sig överallt, varför det i en budget av den omfattning, som den svenska staten numera har och som för år 1922 balanserar med över 442,000,000 kronor, skall vara så svårt av statsfinansiella skäl att komma ut med de mest blygsamma belopp för järnvägsförbindelser i orter, som nu sakna dylika kommunikationer.

Med allt erkännande av vikten att under nuvarande krisperiod hålla statens utgifter nere så mycket som möjligt, kan det dock ej bestridas, att man även härutinnan kan gå längre än som är förenligt med statens väl och vidsträckta landsdelars vitalaste intressen, landsdelar som på andra områden tillföra statsverket inkomster av betydande och för hela vårt statsfinansiella läge grundläggande omfattning. Genom de små anslag, som under senare år beviljats till statsbanebyggnader i Norrland, kan näppeligen håller byggnadsarbetet fullt rationellt bedrivas. Banbyggnaderna bliva därigenom också dyrare än de eljest behövde bliva. Härtill kommer, att norrlandsnätet först med beslutade sammanbindningsbanor och utfartsbanor kommer att kunna ge förbättrat ekonomiskt utbyte. Det är därför med hänsyn till hela statsbaneförvaltningens ränta-

bilitet av största vikt, att tvärbanenätet i Norrland så snart som möjligt kommer till fullbordan.

En ytterligare synpunkt på förevarande spörsmål bör ej förbises, nämligen den hotande arbetslösheten. Av alla erkännes väl, att bästa sättet att bekämpa arbetslöshet är att bereda arbetstillfällen åt de arbetsbehövande i stället för att nödgas ge kontanta arbetslöshetsunderstöd, av vilka det allmänna ej får något utbyte och som för de arbetslösa individerna alltid bliva otillräckliga.

Arbetsförhållandena i Norrland hava under senare tider så ändrats, att de svårigheter som på ett och annat håll förut mött mot träffande av för staten antagliga uppgörelser om arbetenas utförande kunna anses i stort sett undanröjda, även om vida större anslag skulle stå till buds än som järnvägsstyrelsen ifrågasatt.

För en landsdel som övre Norrland, vilken är i så utomordentlig avsaknad av de mäst trängande järnvägsförbindelser, måste det kännas särskilt hårt, att man föredragit dubbelspårsanläggningar å andra orter med sedan länge förträffliga kommunikationer framför att lämna ett något högre anslag till nya redan påbörjade tvärbanor i Norrland, som äro absolut nödiga för denna landsändas utveckling och för hela den norrländska järnvägstrafikens ekonomiska utfall. Kan riksdagen således ej genom besparingar å andra anslag bereda tillgång till den miljon, som av Kungl. Maj:t nedprutats å anslaget till järnvägen Hällnäs—Stensele, synes den möjlighet föreligga att minska anslagen till dubbelspårsanläggningar i mellersta Sverige, vartill äskats sammanlagt 3,700,000 kronor, med 1,000,000 kronor och lägga de sålunda vunna medlen till tvärbanan Hällnäs—Stensele. Med nu rådande nedgång i statsbanetrafiken bör en sådan anordning ej möta ringaste svårighet ur trafiksynpunkt i de trakter, där de antydda dubbelspårerna skulle fullföljas. Om ett dylikt dubbelspår blir färdigt att tagas i bruk ett år tidigare eller senare måste vara av ganska ringa betydelse mot att ej skjuta de viktigaste av de norrländska järnvägarnas fullbordan alltmåra på framtiden.

Vi få i följd av vad sålunda anförts hemställa

att riksdagen till fortsättning av statsbanan Hällnäs—Stensele måtte för år 1922 anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor.

Stockholm den 18 januari 1921.

Gustav Rosén.

Herman Rogberg.

Axel Schotte.