

Nr 126.

Av herrar **Skoglund** i Umeå och **Mäler**, angående utredning om behovet av nya järnvägsförbindelser i Norrland.

Frågan om en kustbana genom de tre nordligaste länen diskuterades ingående på 1920-talet, och för Västerbottens läns vidkommande arbetade under åren 1919—1923 särskilda kommitterade, vilka sistnämnda år framlade sitt betänkande och förslag. Av den omfattande utredningen framgår, att mycket starka skäl ansågos tala för anläggandet av en kustbana genom nyssnämnda län och med anslutning till statsbanan icke blott vid Umeå och Skellefteå utan eventuellt också vid Örnsköldsvik och Piteå. Detta sistnämnda alternativ förutsatte därvid, att kustbanan skulle förlängas i såväl sydlig som nordlig riktning och följaktligen komma att beröra även Västernorrlands och Norrbottens län.

Längre än till en utredning kom man emellertid icke. Arbetsmarknadspolitiska och andra svårigheter gjorde det icke möjligt att för det dåvarande förverkliga det uppgjorda förslaget. Tanken härpå har dock icke fallit i glömska. Under det senaste året har den varit föremål för en fortsatt uppmärksamhet och en tidvis mycket intensiv debatt. Liksom tidigare har även nu önskemålet varit att erhålla en kortare och därigenom också snabbare förbindelse mellan övre Norrland och det övriga Sverige. Men detta är dock inte det enda och icke heller det starkaste skälet för anläggandet av en kustbana genom de tre nordligaste länen. Av avsevärt större betydelse är nämligen hänsynen till de näringspolitiska förhållandena. Under den tid, som förflutit sedan den tidigare omnämnda utredningen företogs, ha mycket stora förändringar inträtt på näringslivets område i de berörda länen och deras kustland, och utvecklingen lär ingalunda vara avslutad. Alltfort föreligga nämligen mycket stora möjligheter för en fortsatt utvidgning och differentiering av den norrländska industrien och företagsamheten överhuvud taget. Till de viktigaste förutsättningarna härför måste emellertid räknas förekomsten av goda kommunikationer, något som också underströks i den nyssnämnda utredningen. Från kommitterades sida förklarades i detta sammanhang, »att först en kustbana skapar förutsättningar för en tidsenlig utveckling av den mindre industrien, vare sig densamma tänkes förlagd till städerna eller till landsbygden». En liknande uppfattning möter också i det yttrande, som avgivits av landshövding Lindeberg i hans utredning angående Norrlands näringsliv.

Från näringslivets egna representanter framhålles också att behovet av en dylik järnväg är större nu än tidigare. Så länge den industriella produktionen avsåg endast tillverkning av råvaror eller halvfabrikat kunde transporterna med fördel ske sjöledes, men så blir icke fallet vid övergång till en mer differentierad och specialiserad tillverkning. Erfarenheten ger också belägg härför. Vid åtskilliga av de norrländska företagen fraktras numera den färdiga produkten med lastbil från kusten åtskilliga mil inåt landet för att sedermera med järnväg transporteras vidare till avsättningsorten. Givet är att en dylik anordning fördyrar produktionen och vad värre är försvårar eller omöjliggör tillkomsten av den högförädlade produktion, som är så nödvändig för den norrländska befolkningens sysselsättning för framtiden. Från vår synpunkt förefaller det därför angeläget att man redan av den anledningen bör ingående pröva förslaget om en kustbana genom de tre nordligaste länen. Tillkomsten av en dylik skulle för övrigt komma att skapa ökad sysselsättning även på andra områden än de träindustriellt betonade. Genom den föreslagna sträckningen av järnvägen skulle densamma komma att genomlöpa trakter med en rad värdefulla naturtillgångar, vilka f. n. endast med den största svårighet och med föga utsikt till framgång kunna ekonomiskt utnyttjas. Förhandenvaron av en kustbana skulle emellertid underlätta och i många fall möjliggöra deras exploaterande för industriella och andra ändamål. Liknande betydelse skulle densamma komma att få även i fråga om den verksamhet, som faller under benämningen hantverk och småindustri, liksom beträffande jordbruket och dess binäringar.

Från skilda håll har det gjorts gällande, att man i första hand är i behov av en övrenorrländsk kustbana, som förbinder de många stora industriorterna och bebyggelseområdena från trakten av Örnsköldsvik i Västerbottens län till Kalix i Norrbottens län. Även om så skulle vara fallet, synes det dock angeläget att en utredning också kommer till stånd i fråga om övre Norrlands järnvägsförbindelser överhuvud taget med riket i övrigt. Den nuvarande ostkustbanan sträcker sig från Gävle upp till Härnösand, men dess fortsättning norrut måste ingå som ett betydelsefullt led i ansträngningarna att föra övre Norrland närmare det övriga landet. Även om överkorsandet av Ångermanälven innebär svårlösta tekniska problem, så bör dock från lämplig punkt på linjen Härnösand-Sollefteå kunna dragas en fortsättning av ostkustbanan utefter ångermanlandskusten med anslutning till förutvarande järnväg vid eller i närheten av Örnsköldsvik och med fortsatt sträckning norrut. Betydelsen härav blir så mycket större den dag, då den nuvarande ostkustbanan blir elektrifierad.

Beträffande kustbaneanläggningar i Västerbottens och Norrbottens län ha — såsom ovan anförts — tidigare utförts tekniska och trafikekonomiska utredningar, vilka utgöra en god grund för det fortsatta utrednings-

arbetet i vad det angår de tekniska förutsättningarna. På det trafikekonomiska området ha däremot betydande förskjutningar ägt rum, varför en ny undersökning med hänsynstagande till näringslivets och befolkningslägets förändringar är påkallad. Ett järnvägsbygge av den omfattning, varom här är fråga, torde för sitt genomförande ta lång tid i anspråk. Av vikt är därför att man så snart som möjligt får ett generalprogram för järnvägsbyggandet i Norrland, för att man från tid till annan skall kunna genomföra temporära och lokala åtgärder, vilka samstämma med ett dylikt program.

För den norrländska befolkningen är det synnerligen angeläget att alla åtgärder vidtagas, som kunna leda till en vidgad företagsamhet och ökad sysselsättning. Som ett mycket viktigt led i det strävandet ingår tillkomsten av nya kommunikationer, ty förhållandet är nu en gång sådant, att kommunikationer spela en avgörande roll i fråga om möjligheterna att å ena sidan för folkhushållet rationellt tillvarataga Norrlands resurser och å andra sidan bereda Norrlands bebyggare erforderliga försörjningsmöjligheter.

Med åberopande av det anförda få vi föreslå,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en uttömmande utredning rörande behovet av nya järnvägsförbindelser i Norrland, i första hand berörande ostkustbanans förlängning längs hela norrlandskusten upp till Torne älv.

Stockholm i januari 1944.

Gösta Skoglund.

Karl Mäler.
