

Nr 517.

Godkänd av första kammaren den 30 juni 1945.

Godkänd av andra kammaren den 30 juni 1945.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckta motioner om utredning angående byggande av en järnvägslinje mellan Örnsköldsvik och Umeå.

(Statsutskottets utlåtande nr 211.)

Till Konungen.

I de likalydande motionerna I:237 och II:402 har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning angående byggande av järnvägslinje från Örnsköldsvik till Umeå, så beskaffad att den kan ingå som ett led i en kommande utbyggnad av ostkustbanan från Härnösand mot Luleå.

Ett väl utvecklade och för olika trafikbehov avpassat kommunikationsväsen, vilket kan erbjuda billiga och snabba transporter, är av grundläggande betydelse för näringslivets utveckling och varuutbytet mellan olika områden. Det är naturligt, att nätet av vägar, järnvägar, kanaler och kustlinjer kraftigare utvecklats i de mera tätbebyggda södra och mellersta delarna av landet än i Norrland, liksom också att framför allt industriens lokalisering i viss mån påverkats av nämnda förhållande. Såsom i de föreliggande motionerna påpekats har tillgången till sjötransporter sedan gammalt varit avgörande för industriföretagens förläggning i Norrland. Då norra stambanan tillkom, förlades denna på sådant avstånd från kusten att möjligheterna att betjäna kustbygderna med järnvägstransporter avsevärt begränsades. Först under det förra världskriget påbörjades en kustjärnväg i nedre Norrland, vilken under 1920-talet fullbordades fram till Ångermanälven. Därefter avstannade praktiskt taget allt järnvägsbyggande i de norrländska kusttrakterna. I kustlänen norr om Ångermanälven utvecklades i stället — liksom i landet i övrigt — biltrafiken på det icke minst under de svåra arbetslöshetsperioderna förbättrade och utvidgade vägnätet.

Under de senaste två årtiondena har den trafikpolitiska diskussionen nästan helt dominerats av bilismens och på senare tid även flygets utveckling. Erfarenheterna från den sista krigs- och avspärrningsperioden synas emellertid i det allmänna medvetandet hava framkallat en ökad värdesättning av järnvägs-kommunikationernas betydelse. Denna tendens synes riksdagen ligga i linje med de förhoppningar, som i samband med 1939 års principbeslut om järnvägsnätets förstatligande knötos till järnvägarna såsom bärare av viktiga trafikuppgifter.

Redan mot bakgrunden av det anförda framstår det såsom i och för sig önskvärt att på sätt i motionerna hemställts utredningar komma till stånd angående byggande av nya järnvägslinjer i första hand i ostkustbanans förläggning utmed norrlandskusten. Såsom framgår av de över motionerna avgivna yttrandena har norrlandskommittén låtit föranstalta om vissa kostnadsberäk-

ningar rörande en järnvägsanläggning från linjen Härnösand—Sollefteå över Örnsköldsvik—Umeå—Skellefteå—Luleå till Haparanda. Härmed har kommittén avsett att förvärva ett objektivet material till belysning av en av de sidor, som böra beaktas vid övervägandena angående möjligheterna att förbättra kommunikationerna utefter norrlandskusten.

För att på ort och ställe förskaffa sig kännedom om de förhållanden, vilka äro av betydelse för bedömande av den i motionerna väckta frågan har riksdagens vederbörande utskott företagit en studieresa till Härnösand genom kustområdet upp till Umeå, varunder utskottet haft tillfälle att sammanträffa med representanter för de kommuner och industriföretag, som skulle komma att beröras av en kustjärnväg, ävensom med andra av frågan intresserade personer. De informationer, som därvid lämnats, hava synts i allt väsentligt bekräfta de i motionerna lämnade faktiska uppgifterna.

Utmärkande för den industriella verksamheten inom ifrågavarande delar av Västernorrlands och Västerbottens län torde vara en tendens att övergå från framställning av råvaror och halvfabrikat till en högvärdigare samt mera differentierad och specialiserad produktion. Denna utveckling hämmas otvivelaktigt av bristen på järnvägskommunikationer, eftersom de förädlade produkterna, särskilt flytande varor, ofta icke lämpligen kunna transporteras vare sig med lastbilar eller fartyg. Även i fråga om massgodset, vilket för närvarande huvudsakligen transporteras sjövägen, innebär avspärrningen vintertid en avsevärd olägenhet. Riksdagen har vidare uppmärksammat, att de berörda trakterna främst på grund av näringslivets ensidighet äro ytterligt känsliga i arbetslöshetshänseende. Det synes riksdagen antagligt, att en kustjärnväg genom detta område skulle kunna befordra uppkomsten av nya företag, något som skulle bidra till en jämnare sysselsättning för befolkningen. Redan nu har en betydande livaktighet och initiativkraft kunnat förmärkas inom hantverk och småindustri samt den å jordbruket baserade förädlingsverksamheten. Att en järnväg även i övrigt är av största betydelse för att förbilliga transportererna, öka konkurrenskraften och även i övrigt främja de ifrågavarande bygdernas ekonomiska liv behöver knappast särskilt påpekas. Riksdagen anser sig till sist böra framhålla, att en kustjärnväg under anläggningstiden kan komma att spela en viss roll ur sysselsättningspolitisk synpunkt.

Vid sin prövning av motionerna har riksdagen sålunda funnit ett flertal särskilda omständigheter starkt tala för att en ingående undersökning nu företages rörande de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för en förlängning av ostkustbanan norrut till Umeå och att i samband härmed verkningarna i olika hänseenden av en dylik anläggning för de av densamma berörda områdena studeras.

Utredningen bör, i vad den avser järnvägsbyggnadens tekniska och järnvägsekonomiska sida, anförtros åt järnvägsstyrelsen. En undersökning av de berörda bygdernas ekonomiska förhållanden och den inverkan på dessa, tillkomsten av en järnväg kan väntas få, bör samtidigt utföras av norrlandskommittén. Riksdagen förutsätter, att såväl järnvägsstyrelsen som norrlandskommittén skall finna det angeläget, att de båda utredningarna drivas i intimt samarbete och att såväl orternas befolkning som 1944 års trafikutredning sättes i tillfälle att framföra sina synpunkter på frågan. Utredningsarbetet bör bedrivas med skyndsamhet.

Under åberopande av det anförda får riksdagen, i anledning av motionerna I: 237 och II: 402, anhålla, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt norrlandskom-

mittén och järnvägsstyrelsen att gemensamt verkställa utredning rörande ost-kustbanans förlängning norrut till Umeå.

Stockholm den 30 juni 1945.

Med undersåtlig vördnad.

Nr 518.

Godkänd av första kammaren den 30 juni 1945.

Godkänd av andra kammaren den 30 juni 1945.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckta motioner angående fria resor för värnpliktiga vid tjänstledighet eller permission.

(Statsutskottets utlåtande nr 213.)

Till Konungen.

I de likalydande motionerna I:25 och II:58 har hemställts, att riksdagen måtte besluta, att de värnpliktiga vid beviljad tjänstledighet eller permission skola erhålla rätt till två fria hemresor i månaden.

Vidare har i de likalydande motionerna I:46 och II:89 hemställts, att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om utfärdandet av bestämmelser angående fria resor vid permission eller tjänstledighet åt inkallade, som fullgöra sin beredskapstjänst på över 50 kilometer avstånd från hemorten.

Vad i förenämnda motioner anförts i fråga om vidgad rätt för värnpliktiga till fria hemresor har syntts riksdagen icke vara utan visst berättigande. Riksdagen har emellertid velat framhålla, att frågan är i ekonomiskt och andra hänseenden av den räckvidd, att ett ställningstagande till de gjorda yrkandena måste föregås av närmare utredning. I anledning av de väckta motionerna har riksdagen därför beslutat anhålla, att dylik utredning i ämnet kommer till stånd. Vad särskilt beträffar frågan om fria resor till värnpliktiga under beredskapstjänstgöring har det syntts riksdagen lämpligt, att detta spörsmål upptages till prövning i sammanhang med utformandet av de tilläggsbestämmelser, som av Kungl. Maj:t skola meddelas till det av innevarande års riksdag godkända, i propositionen nr 65 framlagda förslaget till nytt krigsavlöningsreglemente.

Under åberopande av det anförda får riksdagen, i anledning av motionerna I:25 och II:58 samt I:46 och II:89, anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning av frågan om vidgad rätt till fria resor för värnpliktiga, vilka fullgöra dem i fredstid åliggande tjänstgöring eller beredskapstjänstgöring.

Stockholm den 30 juni 1945.

Med undersåtlig vördnad.
