

Nr 211.

Ankom till riksdagens kansli den 12 juni 1945 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning angående byggande av en järnvägslinje mellan Örnsköldsvik och Umeå.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *E. Näsström* m. fl. (I: 237) och den andra inom andra kammaren av herr *G. Skoglund* i Umeå m. fl. (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.

Innan utskottet ingår på de föreliggande motionerna torde en kortfattad redogörelse böra lämnas för *den tidigare behandlingen av den av motionärerna upptagna frågan* samt vissa närstående spörsmål.

Vid riksdagen 1862—63 beslöts, att norra stambanan skulle påbörjas och vid 1870 års riksdag fattades beslut om dess fortsatta byggande från Uppsala över Sala och Krylbo till Storvik vid Gävle—Dalabanan. År 1873 fattade riksdagen principbeslut om stambanans fortsättande från Storvik norrut till en samtidigt beslutad tvärbana från den redan koncessionerade enskilda järnvägen Sundsvall—Torpshammar genom Jämtland till norska gränsen. Sedermera bestämdes, att stambanan skulle ansluta till tvärbanan vid Ånge och fortsätta norr om denna från Bräcke till Sollefteå vid Ångermanälven. År 1881 var norra stambanan färdigställd till Ånge och tvärbanan genom Jämtland fullbordades 1882. Linjen norr om Bräcke var färdigbyggd till Sollefteå 1886, till Vännäs 1891 och till Boden 1894.

Redan under diskussionerna på 1860- och 1870-talen om norra stambanans sträckning framlades planer på framdragande av en kustlinje från trakten av Gävle genom Gästrikland, Hälsingland och Medelpad uppemot Nyland vid Ångermanälven. Dessa planer vunno emellertid icke statsmakternas gillande. Sedan den enskilda järnvägen Härnösand—Sollefteå tillkommit i början av 1890-talet togo planerna fastare form, men först år 1901 hade planerna på en norrländsk kustbana fortskridit därhän att an-

sökan gjordes om koncession på en järnväg från Gävle genom mellanliggande städer upp till Härnösand.

I ett över ansökningen den 16 augusti 1902 avgivet yttrande framhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angelägenheten av att banans huvudriktning i största möjliga måtto anslöte sig till ett planmässigt fullföljande av landets järnvägsbyggnader. I sådant hänseende vore att märka, anförde styrelsen, att den allmänna meningen alltmera syntes hava stadgat sig därom, att till ett sådant ordnande av de nya järnvägsanläggningarna borde i huvudsak höra, bland annat, att Norrland liksom övriga delar av landet försåges med icke mindre än tre från norr till söder löpande huvudbanor förutom nödiga lokalbanor och tvärbanor. Av de tre huvudbanorna vore den ostliga endast i landets södra del utförd genom där befintliga delvis dock smalspåriga kustbanor men skulle föras vidare framåt till sitt förverkligande just genom utförande av den här ifrågasatta, så kallade ostkustbanan Gävle—Härnösand.

Koncession på ostkustbanan beviljades 1903. Arbetet å järnvägen påbörjades dock först 1916 och bedrevs därefter i etapper så att banan i sin helhet kunde öppnas för trafik den 1 november 1927. Efter beslut vid 1933 års riksdag förvärvades ostkustbanan av staten i samband med avvecklingen av Ostkustbanans aktiebolag.

Behovet av kustjärnvägar i Norrland har även kommit till uttryck i bilandet år 1918 av två kommunala kommittéer för utredning av kustbanefrågan i vad angår banans sträckning genom Västerbottens och Norrbottens län. Kommittéernas utredningar, vilka finnas samlade i två år 1922 och 1924 avgivna betänkanden, synas hava inriktats på att åstadkomma en bana huvudsakligen avsedd för de lokala behoven och byggd med låg standard. Betänkandena utmynnade icke i positiva byggnadsförslag och kommittéernas arbete blev icke heller sedermera fullföljt. Att så icke skedde torde hava sammanhängt med den förändring som biltrafikens genombrott efter förra världskriget medförde i förutsättningarna för järnvägsbyggandet.

Tanken på en förlängning av ostkustbanan från Härnösand och vidare norrut upp till Torne älv framfördes ånyo i *motion vid 1944 års riksdag*, väckt av herrar G. Skoglund i Umeå och K. Mäler inom andra kammaren (II: 126). I motionen hemställdes om en uttömmande utredning rörande behovet av nya järnvägsförbindelser i Norrland, i första hand berörande ostkustbanans förlängning längs hela norrlandskusten upp till Torne älv.

Rörande denna motion införskaffade statsutskottet från järnvägsstyrelsen en den 22 april 1944 dagtecknad promemoria, vilken såsom bilaga fogats till utskottets utlåtande, nr 130, i ärendet.

För egen del anförde statsutskottet — efter att hava erinrat om tidigare framförda förslag rörande en förlängning av ostkustbanan från Härnösand och vidare norrut — bland annat följande.

Anläggningen av en kustjärnväg från Örnsköldsvik norrut upp mot Lule älv kan alltså ej tillbakavisas som en fackmannamässigt sett verklighetsfrämmande tanke. Självklart måste dock vid prövningen av detta järnvägsprojekt tagas i betraktande det nya skede, som inletts genom biltrafikens genombrott, vartill nu på sista tiden kommit flygets utveckling. Största avseende måste sålunda fästas vid vad järnvägsstyrelsen anfört om nödvändigheten av att järnvägarna liksom sjöfarten hädanefter inrikta sig på att kunna erbjuda billiga transporter, varvid såsom exempel åberopats de möjligheter som fjärrgodstågen och snälltågen erbjuda. En dylik politik pekar närmast på en koncentration av järnvägsdriften till norra stambanan, som med sin genom den just avslutade elektrifieringen ytterligare förstärkta kapacitet och sin även för nattåg inrättade trafiktjänst erbjuder stora möjligheter att för en låg kostnad upptaga ytterligare trafik i sina utmed den tänkta kustbanan jämnlöpande norra delar.

Trots förut berörd, numera inträffad omkastning i förutsättningarna för anläggning av nya järnvägar anser utskottet alltså den i motionen framförda tanken på en norrut fortsatt norrländsk kustbana alltjämt förtjänt att uppmärksammas. Någon särskild framställning i ämnet till Kungl. Maj:t kan dock utskottet ej finna påkallad med hänsyn till att den nyligen tillsatta norrlandsutredningen bland övriga uppgifter också har att beakta vad som bör åtgöras för att stärka Norrlands kommunikationer. Även den nya inom kommunikationsdepartementet tillsatta trafikutredningens arbete kan, såsom järnvägsstyrelsen påvisat, inverka på bedömningen av denna norrländska kustbanefråga.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställde utskottet, att motionen II: 126 icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda. Denna hemställan blev av riksdagen bifallen.

Den 19 december 1944 hölls på inbjudan av landshövdingarna i Väster-norrlands och Västerbottens län ett *sammanträde i Örnsköldsvik* med representanter för de kommuner och större industriföretag, som beröras av en järnvägslinje Örnsköldsvik—Umeå, samt andra av projektet intresserade personer. Sedermera tillsattes vid ett *möte i Härnösand* den 3 april 1945 en mera permanent järnvägskommitté med uppgift att verka för en förlängning av ostkustbanan från Härnösand norrut. En framställning i sådant syfte har nyligen gjorts till norrlandskommittén.

I de nu föreliggande *motionerna, I: 237 och II: 402*, har framhållits bland annat, att tillgången till sjötransporter varit en avgörande förutsättning för industriföretagens förläggning men att detta icke betydde, att sjötrafiken numera tillbörligen kunde tillgodose industriens kommunikationsbehov. Den nu pågående utbyggnaden av industrien för framställning av kvalitetsprodukter gjorde järnvägsförbindelser för denna industri till ett livsvillkor. Behovet av järnvägsförbindelser till industriområdena vid Gullänget och Husum norr om Örnsköldsvik hade redan lett till att förberedande åtgärder på enskilt initiativ företagits för framdragande av en järnvägslinje från statsbanelinjen Mellansel—Örnsköldsvik till nyssnämnda områden. Själv-

klart skulle en järnväg Örnsköldsvik—Umeå vara av betydelse även ur andra synpunkter för industri- och jordbruksbefolkningens, för den kommersiella utvecklingens och för de kulturella förbindelsernas intressen. Även möjligheterna att bekämpa en väntad arbetslöshet voro beroende av att det projekterade ostkustbanebygget kunde komma till utförande.

Beträffande de skäl, som motionärerna i övrigt anfört till stöd för sitt utredningsyrkande, får utskottet hänvisa till motionen II: 402.

Över motionerna ha utlåtanden, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, avgivits av *järnvägsstyrelsen (Bilaga A)* och *norrlandskommittén (Bilaga B)*, vilka utlåtanden fogats såsom bilagor härvid.

Utskottet. Ett väl utvecklat 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 framförallt 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 synes emellertid i det allmänna medvetandet hava framkallat en ökad värdesättning av järnvägs kommunikationernas betydelse. Denna tendens synes utskottet ligga i linje med de förhoppningar, som i samband med 1939 års principbeslut om järnvägsnätets förstärkande 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 förlängning utmed norrlandskusten. Såsom framgår av de över motionerna avgivna yttrandena har norrlandskommittén låtit föranstalta om vissa kostnadsberäkningar 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 utskottet företagit en studieresa från 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 utskottet, hava synts utskottet 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. Utskottet har vidare uppmärksammat, att de berörda trakterna främst på grund av näringslivets ensidighet äro ytterligt känsliga i arbetslöshets hänseende. Det synes utskottet antagligt, att en kustjärnväg genom detta område skulle kunna befördra 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 transporter, öka konkurrenskraften och även i övrigt främja de ifrågavarande bygdernas ekonomiska liv behöves knappast särskilt påpekas. Utskottet 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 utskottet 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 norrlands-

kommittén. Utskottet 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 utskottet hemställa,

att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 237 och II: 402, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt norrlandskommittén och järnvägsstyrelsen att gemensamt verkställa utredning rörande ostkustbanans förlängning norrut till Umeå.

Stockholm den 12 juni 1945.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 210.

Bilaga A.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Till Riksdagens statsutskott.

Genom ämbetsskrivelse den 2 februari 1945 har Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att avgiva yttrande över tvenne likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 237, och den andra inom andra kammaren, nr 402, om utredning angående byggande av en järnvägslinje mellan Örnsköldsvik och Umeå. Till åtlydnad härav får järnvägsstyrelsen anföra följande.

I en vid 1944 års riksdag väckt motion (II: 126) hemställdes på anförda skäl om en uttömmande utredning rörande behovet av nya järnvägsförbindelser i Norrland, i första hand berörande ostkustbanans förlängning längs hela norrlandskusten upp till Torne älv.

Rörande denna motion införskaffade statsutskottet från järnvägsstyrelsen en den 22 april 1944 dagtecknad promemoria, vilken såsom bilaga fogats till utskottets utlåtande, nr 130, i ärendet.¹

I anslutning till ovan berörda utlåtande anser sig järnvägsstyrelsen böra meddela, att norrlandskommittén — med erinran om att den jämlikt sina direktiv bl. a. har att verkställa en undersökning rörande bästa sättet för stärkande och utnyttjande av olika transportmedel och transportanläggningar i Norrland och att kommittén med hänsyn till dessa direktiv även ansett sig böra i sitt utredningsarbete beröra frågan om eventuellt behov av nya järnvägsanläggningar och därvid i första hand en fortsättning av den s. k. ostkustbanan — i skrivelse till styrelsen den 8 december 1944 bl. a. hemställt om en ungefärlig uppgift rörande anläggningskostnaden för en normalspårig järnvägsanläggning från någon tänkt punkt på linjen Härnösand—Sollefteå över Örnsköldsvik—Umeå—Skellefteå—Luleå till Haparanda samt att styrelsen med anledning härav föranstaltat om en sådan preliminär kostnadsberäkning, vilken tillsammans med vissa andra av kommittén samtidigt begärda uppgifter kommer att överlämnas till kommittén inom de närmaste dagarna. Anläggningskostnaden för en dylik kustbana har härvid med ledning av företagen okulärbesiktning av terrängförhållandena m. m. beräknats till 138,9 miljoner kronor vid 1938 års prisleförhållanden. Angivna belopp torde böra höjas till i runt tal 180 miljoner kronor, när beräkningen enligt av kommittén meddelade direktiv bör grundas på en prisnivå — beträffande såväl arbets- som materialkostnader — som ligger 30 % över 1938 års. Här- till är att lägga visst belopp för erforderlig rullande materiel. För bedömande av huruvida ifrågavarande järnvägsprojekt kan anses vara av sådan betydelse, att en kapitalinvestering av angiven storleksordning kan vara motiverad, återstår därefter att klarlägga berörda orters näringsliv och behov av förbättrade kommunikationer. I vilken utsträckning undersökningar rörande dessa förhållanden komma att verkställas inom norrlandskommittén, är för järnvägsstyrelsen icke känt.

Det vid årets riksdag i motionerna I: 237 och II: 402 framförda projektet om en järnväg mellan Örnsköldsvik och Umeå torde, att döma av den anförda motiveringen, stå i nära samband med nyssnämnda kustbaneprojekt.

¹ Styrelsens referat av statsutskottets utlåtande här uteslutet.

Att motionärerna nu uppehålla sig endast vid delsträckan Örnsköldsvik—Umeå, anges nämligen uteslutande vara beroende på att en förlängning av ostkustbanan längs hela norrlandskusten upp mot Torne älv icke anses kunna åstadkommas i ett sammanhang utan förutsättes få ske i etapper samt att sträckan Örnsköldsvik—Umeå i så fall synts böra komma till utförande i första hand, enär ett flertal i rask expansion stadda industriföretag äro förlagda utmed denna kuststräcka. Som skäl för det nu framförda delförslaget har vidare framhållits, att planer föreligga att med statsbidrag söka åstadkomma vissa industrispår och att det vore i hög grad irrationellt att med statens ekonomiska bistånd men i övrigt på enskilt initiativ framdraga dylika industrispår, innan hela sträckan Örnsköldsvik—Umeå blivit undersökt. Vad som åsyftas, är sålunda närmast en utredning angående en järnvägslinje mellan Örnsköldsvik och Umeå, avsedd som ett led och en första etapp i ovannämnda större kustbaneprojekt.

Under sådana förhållanden torde med den nu begärda utredningen lämpligen böra anstå, till dess behovet av en sammanhängande kustlinje blivit närmare klarlagt i samband med norrlandskommitténs undersökningar. Givet är nämligen, att såväl de järnvägsekonomiska förutsättningarna för som det tekniska utförandet av en järnvägslinje mellan Örnsköldsvik och Umeå måste bliva i hög grad beroende av, huruvida nämnda linje kommer att ingå som en delsträcka i en sammanhängande kustbana eller om densamma varken är avsedd att få någon anknötning söderut till Ostkustbanan eller någon fortsättning från Umeå norrut, i vilket senare fall den ju blir av en mera lokal betydelse.

Att intresset i första hand inriktar sig på delen Örnsköldsvik—Umeå, synes emellertid i och för sig naturligt. Detta intresse har för övrigt tagit sig uttryck icke blott i de nu väckta motionerna utan även på annat sätt. Sålunda har, såsom ock framhålles av motionärerna, på privat initiativ planer utarbetats för järnvägsförbindelser *dels* från en punkt på tvärbanan Mellansel—Örnsköldsvik till Gullänget *dels* därifrån till Husum. Rörande dessa spårförbindelser har järnvägsstyrelsen till statens arbetsmarknadskommission avgivit begärt yttrande av innehåll, som framgår av bifogade avskrift.¹ Vidare har, enligt vad som uppgives i de nu föreliggande motionerna, på inbjudan av landshövdingarna i Västernorrlands och Västerbottens län i slutet av föregående år hållits ett sammanträde, vid vilket närvaro representanter för samtliga av en järnvägslinje Örnsköldsvik—Umeå berörda kommuner, representanter för samtliga större industriföretag inom samma område samt åtskilliga andra för projektet intresserade personer, och därvid från alla håll vitsordats önskvärdheten och behovet av en dylik järnvägsförbindelse särskilt med hänsyn till industriens utveckling. Slutligen har järnvägsstyrelsen under hand beretts tillfälle att taga del av vissa utredningar och sammanställningar — ävenledes omnämnda av motionärerna — vilka åstadkommit med uppgift att arbeta för ostkustbanans framdragande mellan Örnsköldsvik och Umeå.

Styrelsen har på detta sätt bl. a. blivit delgiven en utredning rörande den lämpliga sträckningen samt kostnaderna för en järnvägsförbindelse mellan nyssnämnda städer. Denna utredning, vilken verkställes av samma utredningsman som av styrelsen anlåtats för åstadkommande av ovannämnda av norrlandskommittén begärda kostnadsuppgift, ger vid handen, att kostnaderna för en järnvägslinje — byggd alternativt som industrispår eller som

¹ Här utesluten.

huvudspår — från Översjöla (i närheten av Örnsköldsvik) till Umeå, fränsett eventuella elektrifieringskostnader samt kostnaderna för rullande materiel, vid 1938 års prisleförhållanden kunna beräknas till följande (approximativa) belopp.

	Km	Industrispår Tusental kronor	Huvudspår Tusental kronor
Översjöla—Gullänget	5,7	750	900
Gullänget—Dombäck	28,7	4 082	6 000
Dombäck—Nordmaling	39,0	6 300	8 200
Nordmaling—Umeå	63,0	9 600	12 500
Summa	136,4	20 732	27 600

Dessa kostnadsbelopp, vilka som nyss nämnts hänföra sig till 1938 års prisnivå, torde i likhet med motsvarande uppgifter för hela kustbaneprojektet böra höjas med 30 %. Anläggningskostnaden för en dylik järnvägsförbindelse, vilken beräknas få en längd av 136 km, kan sålunda uppskattas till i runt tal 27 miljoner kronor, därest densamma utföres som industrispår, och till i runt tal 36 miljoner kronor, därest linjen bygges som huvudspår d. v. s. med syfte att utgöra led i en sammanhängande kustbana, vartill i bägge fallen kommer viss kostnad för rullande materiel.

Angivna kostnadsuppgifter ävensom vad utredningsmannen anført i fråga om sträckningen av en järnvägslinje mellan Örnsköldsvik och Umeå bekräfta uttalandet här ovan, att frågan om förlängning av den nuvarande ostkustbanan upp efter norrlandskusten åtminstone i princip torde böra vara klarlagd, innan den av motionärerna begärda utredningen angående en järnvägsförbindelse mellan Örnsköldsvik och Umeå kan verkställas. Först där-efter är det nämligen möjligt dels att närmare bedöma, hur en järnvägslinje mellan nyssnämnda städer lämpligen skall framdragas och anknytas till nuvarande järnvägslinjer ävensom kostnaderna för ett realiserande av detta projekt, dels att bilda sig en något tillförlitligare uppfattning angående de trafikmängder, som kunna vara att motse å en dylik järnvägsförbindelse, samt de inkomster och utgifter, som dess trafikering kan väntas medföra resp. föranleda. De av motionärerna och under hand meddelade uppgifterna angående industriens produktionskapacitet och häri inträdd eller motsbar ökning äro visserligen av stort intresse, i det att de tydligt ådagalägga ett ökat behov av direkta järnvägstransporter, men de äro dock i och för sig icke tillräckliga för att förutsättningarna ur järnvägsökonomisk synpunkt av den nu föreslagna utbyggnaden av SJ järnvägsnät därav utan vidare skola kunna bedömas.

I betraktande av här berörda omständigheter finner järnvägsstyrelsen för sin del, att med den i förevarande motioner begärda utredningen lämpligen böra anstå, intill dess resultatet av norrlandskommitténs ovan omnämnda undersökningar i ärendet föreligger.

Stockholm den 21 mars 1945.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

G. DAHLBECK.

A. THORSELL.

NORRLANDSKOMMITTÉN

Till Riksdagens statsutskott.

Genom Kungl. Maj:ts beslut den 2 februari 1945 har norrlandskommittén anbefallts att avgiva yttrande över de likalydande motionerna I: 237 och II: 402 om utredning angående byggande av en järnvägslinje mellan Örnsköldsvik och Umeå. Med anledning härav får kommittén anföra följande.

Kommittén får först erinra om att kommittén enligt sina direktiv bland annat har att upptaga till behandling frågan om förbättring av kommunikationsförhållandena i Norrland.

Vid bedömandet av huru trafikbehovet för ett visst område bör tillgodoses kommer frågan om utbyggnad av viss järnvägssträcka närmast att utgöra ett detaljproblem i ett större sammanhang. Hänsyn bör tagas till ett flertal faktorer, sålunda även förutsättningarna att genom biltrafik eller sjöfart betjäna området i fråga. Av väsentlig vikt blir vidare huru taxorna beräknas. Då kommittén, enligt vad som antytts i motionerna, föranstaltat om en undersökning genom järnvägsstyrelsens försorg beträffande kostnaderna för en utbyggnad av ostkustbanan norrut, har kommittén avsett att förvärva ett objektivt material till belysning av en av de sidor, som böra beaktas vid övervägande angående möjligheterna att förbättra kommunikationerna utefter norrlandskusten.

Dessa överväganden torde böra ske helt förutsättningslöst. Kommittén finner det därför angeläget att, i den mån frågan om förbättring av nyssnämnda kommunikationer, i fortsättningen anses böra ankomma på kommitténs bedömande, kommittén ej blir bunden av direktiv, som kunna kringskära ett objektivt övervägande.

Vad nu anförs anser kommittén emellertid ej utgöra hinder för att den ekonomiska bärigheten hos en järnvägslinje med den i motionerna åsyftade sträckningen och därmed sammanhängande tekniska problem bli föremål för särskild undersökning. Om en sådan anses böra komma till stånd, torde den lämpligen böra uppdragas åt järnvägsstyrelsen.

I detta ärendes handläggning ha, förutom undertecknade, deltagit ledamöterna Collin, Enström, Granström, Hedlund, Jonsson, Sten, Strindlund, Tjällgren och Velander.

Stockholm den 28 februari 1945.

NILS MALMFORS.

/ Yngve Ericsson.