

## Nr 59.

Av herr Persson, Helmer, och herr Persson, Ola, om förlängning av ostkustbanan.

Bland de många norrlandsproblem, där en stark opinion är för handen bland landsdelens befolkning, hör frågan om förlängning av ostkustbanan till de angelägnaste. Redan år 1945 hemställde riksdagen om utredning rörande ostkustbanans förlängning norrut till Umeå. Som svar på en rundfråga i saken, som norrlandskommittén lät göra i början av nyssnämnda år, uttalade sig bl. a. länsstyrelserna i Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län för ostkustbanans förlängning.

Norrlandskommittén förebringade också en redovisning av såväl den tänkta sträckningen som av kostnaderna. I sin helhet beräknades förlängningen från Nyland via Översjö—Umeå—Skellefteå—Piteå—Luleå till Harparanda, utgörande en banlängd av 647 kilometer, kosta 180 milj. i 1945 års priser. Vid de överväganden, som norrlandskommittén gjorde av frågan, kom den fram till att arbetena på förlängningen borde påbörjas utan tidsutdräkt. Kommittén framlade som känt också förslag om att 1947 års riksdag skulle föreläggas förslag om anläggande av de järnvägssträckor, som skulle komma att löpa mellan Örnsköldsvik och Umeå samt mellan Örnsköldsvik och Köpmanholmen.

Cirka åtta år har förflutit sedan norrlandskommittén förelade regeringen detta förslag. Sedan synes saken inte ha kommit ur fläcken, trots att det är ett projekt av mycket hög angelägenhetsgrad. Det är med ständigt ökad förvåning, som Ortsbefolkningen och företagen i dessa järnväglösa bygder i början av varje nytt år tar del av lakoniska besked om att ytterligare utbyggnader av järnvägsnätet »f. n. inte är aktuella».

Det bör i sammanhanget erinras om den betydelse, som norrlandskommittén tillmätte förlängningen av ostkustbanan ur sysselsättningssynpunkt. Ja, kommittén ansåg

»det knappast rationellt att uppskjuta påbörjandet av arbetena i avvaktan på en tidpunkt, då arbetslöshet kan komma att inträda. Med järnvägens tillkomst avses ju bland annat att skapa sådana förhållanden att arbetslöshet skall om möjligt undvikas i de trakter, som beröras av järnvägen.»

När vi nu för frågan om ostkustbanans förlängning inför riksdagen, sker det med särskild anknytning just till denna synpunkt. Under senare tid har i synnerhet i Ådalen framträtt tendenser till vikande sysselsättning och arbetslöshet. Stora utbyggnads- och rationaliseringsarbeten vid skogsindustri-

erna i Kramfors beräknas minska arbetarantalet vid dessa med mellan 500 och 800 man. I stor utsträckning rör det sig om arbetare, som inte utan stora svårigheter och uppoffringar kan finna utkomstmöjligheter på annan ort eller i andra delar av landet. Det är naturligt om de i stället söker sig till byggnads- och anläggningsarbeten, som gör det möjligt för dem att kvarstanna på den plats, där de kanske är fast rotade från barn- och ungdomsåren. Från arbetsmarknadsorganens sida har gjorts gällande, att man om några års tid i Ådalen kommer att ha en byggnadsarbetarkår, som är överdimensionerad i förhållande till den reguljära byggnadsverksamheten.

Dessa sysselsättningsproblem utgör ett vägande skäl för att komma från ord till handling i fråga om ostkustbanans förlängning. Tanken är ju att den nya sträckningen skulle dras från Nyland ovanför Kramfors till Översjöla utanför Örnsköldsvik och därifrån vidare norrut till Umeå. Enbart sträckan Nyland—Översjöla har beräknats erfordra 250 000 vinterdagsverken och 850 000 sommaretdagsverken, medan sträckan Översjöla—Umeå beräknats dra 250 000 vinterdagsverken och 900 000 sommaretdagsverken. Det är ingen tvekan om att ett igångsättande av banbygget från Nyland och norrut skulle lösa det sysselsättningsproblem, som nu är för handen i ådalsdistriktet, under avsevärd tid framåt. De svårigheter, som mött vid försöken att på annat sätt lösa dessa sysselsättningsproblem, är ytterligare ett skäl för ett snabbt påbörjande av det relativt omfattande anläggningsarbete, som ostkustbanans förlängning skulle komma att utgöra.

I 1945 års priser beräknades bansträckan Nyland—Översjöla kosta 33,4 milj. och sträckan Översjöla—Umeå 36,7 milj. Även om väsentliga kostnadsstegringar ägt rum sedan dess så kan de belopp, som det skulle bli fråga om att utanordna för dessa bansträckors utförande, betecknas som blygsamma i förhållande till den väldiga betydelse, som ostkustbanans förlängning skulle komma att få för hela det berörda området befolkning och näringsliv.

Vi hemställer med hänvisning härtill,

att riksdagen beslutar om utförande av de planerade järnvägssträckningarna Nyland—Översjöla samt Översjöla—Umeå, samt

för detta ändamål i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om förslag till investeringsanslag av erforderlig storlek.

Stockholm den 22 januari 1954.

*Helmer Persson.*

*Ola Persson.*