

## Nr 210.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till statsbana Malung—Vansbro m. m.; given Stockholms slott den 20 mars 1931.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Ola Jeppsson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 20 mars 1931.*

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med chefen för socialdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Jeppsson:

I årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t under utgifter för kapitalökning, bil. 2, punkt 21, föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bliva riksdagen förelagd, till statsbana Malung—Vansbro för budgetåret 1931/1932 beräkna ett reservationsanslag av 300,000 kronor att utgå av lånemedel.

Sedan utredningen i ärendet avslutats, får jag nu till behandling upptaga frågan om anläggning av denna bana och nedläggande i samband därmed av bandelen Malung—Brintbodarne å statsbanan från Särna över Limesforsen och Malung till Brintbodarne.

Bandelen Malung—Brintbodarne, som har en längd av 27.7 kilometer och byggts av enskilt företag såsom bibana till Mora—Vänerns järnväg, öppnades för trafik den 7 september 1892. Bibanans fortsättning till Limesforsen öppnades för allmän trafik i november 1903. I samband med att staten förvärvade Mora—Vänerns järnväg övertogs jämväl bibanan Brintbodarne—Malung—Limesforsen den 1 januari 1917 av statens järnvägar. Jämlikt beslut av 1927 års riksdag har staten även övertagit järnvägen Limesforsen—Särna. Beträffande järnvägsförhållandena i övrigt i trakten får jag erinra om att från Vansbro station på banan Kristinehamn—Mora utgår järnväg i östlig riktning mot Björbo och därifrån mot Borlänge och Ludvika.

Bandelen Malung—Brintbodarne är framdragen genom synnerligen oländig terräng och har särskilt vid övergången av vattendelaren på sträckan mellan Brintbodarne och Öje station långa och starka stigningar med jämförelsevis skarpa kurvor. Å bandelen finnas fyra trafikplatser, av vilka endast Öje station, belägen vid södra sidan av Öjesjön på ett avstånd av omkring 11 kilometer från Malung, har någon ehuru ringa betydelse såsom närmaste järnvägsstation för den till omkring 600 personer uppgående befolkningen i Öje kapellförsamling, som dock är belägen på omkring 8 kilometers avstånd från stationen och på norra stranden av sjön Öje. Samtliga trafikplatser äro i avsaknad av landsvägsförbindelse.

I februari 1923 gjordes av representanter för Järna, Malungs, Äppelbo, Lima och Transtrands kommuner samt Vansbro municipalsamhälle framställning om vidtagande av åtgärder för anläggning av en järnväg från Malung över södra Malung, Ytter-Malung och Äppelbo till Vansbro. Sedan järnvägsstyrelsen den 3 september samma år yttrat sig över denna framställning och därvid — under framhållande bland annat, att en järnvägsförbindelse med sålunda föreslagen sträckning onekligen skulle medföra avsevärda fördelar — uttalat sig för en utredning i saken, bemyndigade Kungl. Maj:t den 21 september 1923 järnvägsstyrelsen att verkställa såväl en okulär undersökning som ock en trafikekonomisk utredning för järnvägsanläggning från Malung till Vansbro.

Efter slutförd undersökning och utredning överlämnade *järnvägsstyrelsen* med skrivelse den 17 december 1926 dels karta och approximativ profil över den ifrågasatta järnvägen och dels en trafikekonomisk utredning, beträffande vilkens innehåll jag torde få hänvisa till handlingarna i ärendet. I skrivelsen anförde järnvägsstyrelsen bland annat följande:

Såsom styrelsen redan i sitt förenämnda utlåtande den 3 september 1923 påpekat, skulle nedläggandet av trafiken å bandelen Malung—Brintbodarne vara en nödvändig förutsättning för tillkomsten av en direkt linje mellan Malung och Vansbro. Oaktat banan ägt bestånd i över trettio år, finnas utefter linjen utom stations- och banbevakningspersonal endast några få bebyggare. Vid banan finnas för närvarande endast tvenne industriella anläggningar, båda av liten omfattning, nämligen vid Öje station ett sågverk med två ramar och en hyvelmaskin samt vid Löderåns håll- och lastplats en torvströfabrik. Det ringa befolkningsantalet inom banans trafikområde i förening med de ogynnsamma terrängförhållandena hava medfört det ovan-

liga förhållandet att samtliga trafikplatser äro i avsaknad av landsvägsförbindelser. Förbindelsen mellan Öje station och Öje kapellförsamling sker över Ojesjön, vilken förbindelse sommartid uppehållits medelst en motorbåt. Trafiken å bandelen är av jämförelsevis mycket ringa omfattning, och hänvisas vidkommande storleken av densamma till den utarbetade trafikekonomiska utredningen rörande planerad järnväg Malung—Vansbro.

Bandelens Malung—Brintbodarne anläggningskostnad, i vilken icke inräknas Malungs men väl andel i Brintbodarnes station, har uppgått till omkring 650,000 kronor.

Den nu ifrågasatta direkta linjen mellan Malung och Vansbro, som beräknas få en längd av 44 kilometer, utgår, anförde styrelsen vidare, från Malungs station och avviker strax öster om stationen från bandelen Malung—Brintbodarne för att därefter över jämna åkrar framgå i sydostlig riktning följande Västerdalälven och den efter densamma löpande landsvägen förbi Malungs kyrka, Grimsåker, Ö. Utsjö och Ytter-Malungs kyrka. Därefter avlägsnar sig linjen mer och mer från landsvägen, antager en mera ostlig riktning och går genom skogs- och myrmarker på norra sidan av S. Vålsjön och söder om Busjön fram till Äppelbo kyrka. Härifrån går linjen i nästan rak ostlig riktning, korsande Busjöns avlopp, Hunån eller Noret, upp till vattendelaren norr om Toktjärn samt ned emot Käringsjön och nedre Gruckå-tjärn. Sedan linjen passerat Gruckån, svänger den om norra änden av Grimtjärn och kommer omkring 1 kilometer söder om Vansbro fram till Mora—Vänerns järnväg, som följes fram till sistnämnda station. Lutningsförhållandena å linjen äro gynnsamma. Starkare stigning än högst 14.4 pro mille å rak bana anses icke behöva komma till användning. Endast vid nedgången från vattendelaren vid Toktjärn förekommer en längre lutning med lutningsförhållandet 12.6 pro mille på cirka 3 kilometers längd.

Efter en redogörelse för de tekniska bestämmelser, som avsetts att komma till användning och som i huvudsak äro desamma som de vid de norrländska tvärbanorna gällande, ingick järnvägsstyrelsen på kostnadsfrågan och villkoren för järnvägsanläggningens utförande samt yttrade härom:

Från Malung räknat äro trafikplatser ifrågasatta att anläggas vid Malungs kyrka, Ö. Utsjö, Ytter-Malung, Ovanheden (Äppelbo), Rågsveden och S. Gruckåtjärn.

Bandelen beräknas nu komma att draga en anläggningskostnad av 3,400,000 kronor, motsvarande omkring 77,000 kronor per kilometer. I dessa summor ingår icke kostnaden för rullande materiel — sådan anses icke behöva anskaffas särskilt för den nya bandelen — och icke heller kostnaden för jordlösen med mera, vilken styrelsen anser böra som vanligt påvila landstinget.

Skulle beslut om banans anläggning komma till stånd, bör detta alltså ske under förbehåll, att vederbörande landsting utfäster sig att kostnadsfritt för banan upplåta dels för all framtid: all mark till banbyggnad med därtill hörande avdikningar, vattenavlopp och parallellvägar; all mark för banbevakningsområden, bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotiv- och vattenstationer med tillhörande ledningar, varvid iakttages ifråga om mark för bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotivstationer, att så stora områden därför upplåtas, att tillräckligt utrymme erhålles för framtida möjligen erforderliga utvidgningar samt för rymliga bostäder åt järn-

vägens personal, genom skogsmark en bredd av 15 meter å vardera sidan om banans medellinje ävensom, där arbetets beskaffenhet betingar en större bredd, vad som i sådant hänseende erfordras, med all skog, som å den erforderliga marken befinnes vid den utstakning, vilken ligger till grund för Kungl. Maj:ts beslut om fastställelse av definitiv plan för banan; all mark för till följd av banbyggnaden erforderlig anläggning av nya eller omläggning av gamla, allmänna eller enskilda vägar, ävensom rätt att efter behov i sjöar och vattendrag taga för järnvägsbyggnaden och för järnvägens trafikering med mera erforderligt vatten samt att, där område icke anses böra för ändamålet förvärvas, framdraga och för framtiden underhålla för vattentagning erforderlig ledning; skolande i händelse av tvist angående storleken av markområde, som för något av nu angivna ändamål må vara erforderligt, frågan därom underställas Kungl. Maj:ts prövning och avgörande; dels under arbetets fortgång: all mark, behövligen för dels sidoschaktningar, dels upplag av sten, jord, samt för anläggningen erforderliga materialier och andra effekter, dels sten-, grus- och dyjordstäcker, dels vägar och sidospår, dels slutligen de provisoriska anordningar, av vad namn och slag de vara må, som för byggnadsarbetenas utförande befinnas nödiga, allt att vid arbetets slut avlämnas i då befintligt skick; att överlämna den för all framtid upplåtna marken gravationsfri; att lämna ersättning för husflyttningar och olägenheter till följd av försvärad brukning och förlängda vägar eller andra olägenheter, av vad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta av det genom anläggningens utförande orsakade intrång; samt att utan kostnad för staten anskaffa och till järnvägsstyrelsen överlämna alla för erhållande av lagfart å den för all framtid upplåtna marken erforderliga handlingar och kartor med mera; allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös, för vad i ett eller annat hänseende härutinnan till äventyrs kan komma att brista.

Härförutom bör i förevarande fall landstingets utfästelse även omfatta eventuella skadeersättningar i samband med nedläggandet av bandelen Malung—Brintbodarne, vartill dock, som styrelsen i det följande framhåller, någon juridisk rätt ej torde finnas.

Beträffande de trafikekonomiska förutsättningarna för den nya bandelen hänvisade styrelsen till den förut åberopade trafikekonomiska utredningen och meddelade därutöver, att efter nedläggning av bandelen Malung—Brintbodarne och anläggning av den direkta linjen Malung—Vansbro statens järnvägars trafikinkomster beräknades komma att ökas med 86,000 kronor. På grund av den nya bandelens större längd skulle dock driftkostnaderna samtidigt ökas med 53,000 kronor. Överskottet beräknades således komma att uppgå till 33,000 kronor.

I fortsättningen meddelade järnvägsstyrelsen, att styrelsen hos länsstyrelsen i Kopparbergs län hemställt om uttalande, huruvida nedläggandet av bandelen Malung—Brintbodarne kunde befaras medföra så skadliga konsekvenser för befolkningen och näringslivet, att frågan om den nya bananläggningen med hänsyn härtill ansåges böra förfalla. Järnvägsstyrelsen lämnade därefter en redogörelse för av länsstyrelsen från vederbörande införskaffade yttranden, vilka utvisade, att erinringar mot nedläggande av ifrågavarande bandel uttalats av befolkningen i Öje kapellförsamling, medan man i övrigt uttalat sig för tillkomsten av den nya järnvägen, vilken tillstyrktes även av länsstyrelsen. I anslutning härtill meddelade järnvägsstyrelsen, att chefen

för generalstaben i skrivelse den 29 november 1926 förklarar sig icke hava något att erinra mot nedläggande av nyssnämnda bandel och anläggande av järnväg från Malung till Vansbro.

Järnvägsstyrelsen yttrade sig vidare om behovet av en omläggning av järnvägsförbindelsen ifråga och anförde därutinnan:

Redan kort efter sedan bibanan Malung—Brintbodarne till Mora—Vänerns järnväg genom privat initiativ kommit till stånd, visade det sig att bibanan, genom att Brintbodarne i stället för Vansbro hade valts till utgångspunkt för densamma, erhållit ett olämpligt läge. Dels erhöll banan härigenom, såsom förut påpekats, en ur driftssynpunkt mindre lämplig tracé med svåra stigningsförhållanden, dels utgör Brintbodarne en plats, som icke har några särskilda betingelser för utveckling, och detta gäller vare sig man bedömer saken ur ren järnvägssynpunkt eller ur kommersiella och industriella synpunkter. Så som utvecklingen snart visade sig vilja gå, måste det numera få betecknas som ett missgrepp av det dåvarande järnvägsbolaget att låta banan dragas den väg som skedde. Betydelsen av detta måste nog komma att ökas, när den under byggnad varande banan Limesforsen—Särna blir öppnad för allmän trafik och trafikrörelsen därmed växer på den nedre delen av den grenbana, på vilken denna järnväg bildar en omedelbar fortsättning. Det lär alltså få sägas, att anordnandet av en direkt järnvägsförbindelse mellan Malung och Vansbro skulle innebära tillrättandet av ett begånget fel och vara en åtgärd, som komme att medföra avsevärda fördelar ur flera synpunkter.

Förutom det att en järnväg mellan dessa orter skulle komma att betjäna jämförelsevis tätt bebyggda trakter och vara av stor betydelse för allmänheten, skulle tillkomsten av en sådan järnväg även medföra, att man vid Vansbro finge direkt anslutning till befintliga banor, ledande kortaste vägen till såväl Falun och Gävle som Stockholm, varjämte avståndet från Västerdalarna till Kristinehamn skulle förkortas. Vidare vore det ur järnvägssynpunkt en fördel att få endast en föreningsstation, Vansbro, i stället för två sådana stationer, Brintbodarne och Vansbro, liggande jämförelsevis nära varandra. Som förut påpekats, skulle linjen Malung—Vansbro även komma att erbjuda ur driftsynpunkt bättre tracé än linjen Malung—Brintbodarne.

Styrelsen erinrade vidare, att nedläggandet av bandelen Malung—Brintbodarne, såsom styrelsen förut framhållit, utgjorde en ofrånkomlig förutsättning för anläggandet av en järnväg Malung—Vansbro. Angående verkningarna härav anförde styrelsen:

Vad då först beträffar invånarna i Öje kapellförsamling, vilken är belägen utefter stora landsvägen från Malung till Mora på ett avstånd av 18 kilometer från Malung, synas deras förbindelser med yttvärlden redan nu till huvudsaklig del gå via Malung. Detta är ju också naturligt, då den närmare belägna järnvägsstationen Öje saknar landsvägsförbindelse och då i Malung finnas bank, präst, läkare, apotek, veterinär, lantmätare, landsfiskal med mera, vilket allt saknas i Öje. På grund av dessa omständigheter och med hänsyn därjämte till den år från år ökade motortrafiken å landsvägarna anser järnvägsstyrelsen, att ett nedläggande av bandelen Malung—Brintbodarne kommer att medföra endast ringa olägenheter för befolkningen i Öje kapellförsamling.

Vidkommande förutnämnda två industriella anläggningar vid bandelen Malung—Brintbodarne synes man ej heller behöva fästa något större avseende vid desamma, då under de senare åren rörelsen vid dessa anläggningar

bedrivits i mycket ringa omfattning. Man lär också redan nu vara betänkt på att överflytta sågen vid Öje station till annan trakt, enär virkestillgången på den nuvarande platsen icke längre är tillfyllest.

Visserligen hava rests vissa skadeståndskrav från befolkningen vid ett eventuellt nedläggande av bandelen Malung—Brintbodarne, men dessa synas från juridisk synpunkt icke kunna göras gällande. Det förhållandet, att Malungs kommun vid sin aktieteckning år 1886 fästat villkoret, att banan skulle beröra Ojesjön, synes numera sakna betydelse, då vid statsinköpet av järnvägen kommunen återfått hela det tecknade beloppet och ej därvid gjort något förbehåll om banans behållande i nuvarande sträckning. Såsom tidigare nämnts, hava också delegerade från övre Västerdalarna uttalat, att fördelarna med den nya banans tillkomst äro så stora, att krav på den nuvarande linjens bibehållande icke få stå hindrande i vägen för tillkomsten av den direkta linjen Malung—Vansbro.

Med stöd av nu verkställda utredningar anser också styrelsen för sin del, att ett nedläggande av bandelen ifråga skulle medföra jämförelsevis små olägenheter. Med den betydelse för den allmänna utvecklingen, som järnvägs-kommunikationerna alltid äga, och med den vikt det alltså alltid måste ligga därpå, att dessa äro väl ordnade för och väl anpassa sig efter de lokala behoven, synes det styrelsen i förevarande fall vara ett önskemål värt att stödja, att i sammanhang med den vidgning i storlek och betydelse av järnvägssystemet, som sker genom tillkomsten av linjen Limesforsen—Särna, nu få detsamma tjänligare ordnat för den framtida utvecklingen. Järnvägsstyrelsen anser därför, att statens järnvägar böra härtill medverka så långt som kan vara väl förenligt med statsbanans ekonomiska intressen och möjligheter.

Beträffande slutligen finansierandet av företaget anförde styrelsen följande:

Den beräknade anläggningskostnaden för banan är 3,400,000 kronor. Då det här gäller nedläggandet av en bandel och dess ersättande med en annan, som bättre motsvarar nuvarande och framtida behov, anser styrelsen, att en del av kostnadsbeloppet bör kunna bestridas med medel ur förnyelsefonden till belopp, som annars förr eller senare måste för ackumulerat underhåll nedläggas å den befintliga bandelen. Storleken å denna del har styrelsen uppskattat till 500,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen hävdar den av statsmakterna gillade principen, att statens järnvägars överskott åtminstone bör vara så stort, att det räcker till för förräntning av det i statsbanerörelsen investerade lånemedelskapitalet. En given följd härav måste vara, att för en anläggning som den diskuterade ej bör få användas och i statsbaneaffären investeras mera av lånemedel än vad som kan förväntas bliva förräntat genom tillkommande driftöverskott. Ej heller en linje Vansbro—Limesforsen kommer under sannolikt lång tid framåt att kunna täcka sina driftkostnader, och alltså synes ingen som helst användning av lånemedel gärna kunna komma ifråga för den nu ifrågasatta anläggningen av delsträckan Malung—Vansbro. Som förut nämnts, beräknas emellertid driftresultatet genom denna nya delsträckas anläggning bliva 33,000 kronor bättre, än om den nuvarande linjen bibehålles. Detta förhållande bör således kunna motivera, att för linjens byggande användas omkring 700,000 kronor av lånemedel, och detta bör vara dess mera försvarbart, om saken tages på längre sikt, varvid man torde kunna förutsätta, att de genom den nya linjen uppstående järnvägsekonomiska fördelarna — särskilt efter hand som den nytillkommande linjen Limesforsen—Särna gör sig gällande — komma att växa.

Med dessa belopp, 500,000 kronor från förnyelsefonden och 700,000 kronor kapitalinvestering av lånemedel eller sammanlagt 1,200,000 kronor, anser järnvägsstyrelsen alltså försvarbart, att statens järnvägar inträda för ernående av den önskade tjänligare anordningen av järnvägssystemet i berörda landsända. Detta belopp är dock otillräckligt. Slutsatsen kan alltså synas bliva, att järnvägsstyrelsen borde gå till ett avstyrkande av de föreliggande planerna såsom icke järnvägsekonomiskt berättigade. Detta avstyrkande måste järnvägsstyrelsen här också framföra, ifall företaget ej kan finansieras utan tyngre bördor för statens järnvägar än de nu nämnda.

Emellertid är det, som förut sagts, även kommunikationernas stöd för berörda orters utveckling efter rätta linjer, som man i här förevarande fall har att tänka på. Om statsmakterna därför vid frågans prövning med anläggande av dylika allmänna synpunkter skulle finna dessa göra sig så starkt gällande, att trots tidens allmänna och angelägna sparsamhetskrav även det återstående som erforderligt beräknade beloppet, 2,200,000 kronor, bör tillhandahållas, har järnvägsstyrelsen, med de intressen styrelsen för statens järnvägars del har att bevaka, intet att erinra emot anläggningens tillkomst under den därmed förbundna förutsättningen, att dessa ytterligare erforderliga medel icke komma att få öka statens järnvägars bokförda värde.

Med anledning av vad sålunda förekommit uppdrog *Kungl. Maj:t* genom beslut den 4 november 1927 åt järnvägsstyrelsen att föranstalta om uppställning å marken av den ifrågasatta järnvägslinjen ävensom att verkställa och till *Kungl. Maj:t* inkomma med fullständig kostnadsberäkning rörande företaget.

Till åttlydnad härav har *järnvägsstyrelsen* med skrivelse den 17 januari 1928 överlämnat av kartor samt plan- och profilirtningar åtföljd kostnadsberäkning för bananläggningen ifråga. Styrelsen meddelar, att den stakade linjen, som har en längd av 44.8 kilometer, med endast obetydliga avvikelser följer den tidigare okulärt undersökta linjen. Trafikplatser skulle anordnas vid Rågsveden, Äppelbo, Sillerö, Ytter-Malung, Skördåker och Malungs kyrka. Vid de fem förstnämnda platserna vore avsett att uppföra banvaktsstuga med tillbyggnad av erforderliga expeditions- och väntrum samt i förekommande fall godsbod; trafikgöromålen skulle handhavas av banvakten eller någon av dennes familjemedlemmar på sätt sker bland annat å flertalet trafikplatser vid inlandsbanan och de norrländska tvärbanorna. Efter en redogörelse för de avsedda tekniska bestämmelserna för banans byggande meddelar styrelsen, att banan med då rådande arbets- och materialpriser — liksom tidigare — beräknats draga en kostnad av 3,400,000 kronor, exklusive kostnad för rullande materiel.

*Länsstyrelsen i Kopparbergs län* har efter vederbörandes hörande avgivit utlåtande den 13 december 1929 och därvid överlämnat dels en skrift av ombud för Malungs, Äppelbo och Järna kommuner med framställning, att ifrågavarande järnvägsanläggning med det snaraste måtte komma till stånd och utföras såsom statligt nödhjulsarbete, jämte vid skriften fogade protokollsutdrag, utvisande att kommunalfullmäktige i nämnda socknar beslutat kostnadsfritt upplåta mark för järnvägsanläggningen, ävensom yttranden häröver från landsfiskalen i Malungs distrikt och vägkonsulenten i länet, dels

protokoll vid sammanträde den 6 juni 1929 med ortsinvånarna inför landsfogden i länet, dels ock av landsfogden och Kopparbergs läns landsting i ärendet avgivna infortrade yttranden. För egen del har länsstyrelsen anført följande.

I sin skrivelse den 17 december 1926 framhåller järnvägsstyrelsen — efter kritik av bandelen Malung—Brintbodarne, utmynnande uti att det måste betecknas såsom ett missgrepp av det dåvarande järnvägsbolaget att låta banan dragas den väg som skedde — att anordnandet av en direkt järnvägsförbindelse mellan Malung och Vansbro skulle innebära tillrättandet av ett begånget fel och vara en åtgärd, som komme att medföra avsevärda fördelar ur flera synpunkter, vilka närmare angivas.

Länsstyrelsen vill på det kraftigaste understryka vad järnvägsstyrelsen sålunda framhållit. Det är icke tu tal om att sträckningen Malung—Brintbodarne var ett stort missgrepp ävensom att en sträckning Malung—Vansbro skulle på ett påtagligt sätt bättre tillgodose allmänhetens trafikbehov och bidra till bygdens framåtskridande och förkovran, än vad det någonsin kan tänkas ske genom järnvägen Malung—Brintbodarne.

Då som länsstyrelsen förut framhållit nedläggandet av linjen Malung—Brintbodarne icke kan antagas medföra skada eller olägenhet av nämnvärd art, i synnerhet om, såsom vägkonsulenten föreslagit, banvallen efter trafikens nedläggande ställes till vägdistriktets disposition för vägväsendets tillgodoseende, får länsstyrelsen livligt tillstyrka, att anläggning av järnväg mellan Malung och Vansbro kommer till stånd under villkor att bandelen Malung—Brintbodarne nedlägges.

Beträffande järnvägsstyrelsens beräkningar angående det belopp, med vilket den nya bandelen bör öka statens järnvägars bokförda värde, samt angående trafiköverskottet saknar länsstyrelsen sakkunskap för att kunna i detalj yttra sig över samma beräkningar.

Emellertid vill länsstyrelsen framhålla, att vid beräkningarnas uppgörande, såvitt länsstyrelsen kunnat finna, tillbörligt avseende icke fästats vid den fortgående minskning i trafikinkomsterna bandelen Malung—Brintbodarne—Vansbro med all sannolikhet kommer att få vidkännas genom den förstklassiga landsvägen mellan Malung och Vansbro över Appelbo. Det är tämligen givet, att därvidlag den långa tidsödade transporten av resande och gods över Malung—Brintbodarne—Vansbro erbjuder en tacksam angreppspunkt för den med järnvägen konkurrerande motortrafiken och fara föreligger att konkurrensen kommer att sträcka sina verkningar även till bandelen Särna—Limesforsen—Malung.

Det förefaller länsstyrelsen jämväl, att inkomsten av godstrafiken från den nya bandelen, med hänsyn till de utvecklingsmöjligheter orten erbjuder, beräknats väl lågt.

På grund av det anförda synes anslaget av lånemedel kunna beräknas till ett avsevärt högre belopp, än vad järnvägsstyrelsen gjort.

För ersättning för skada och olägenheter eller dylikt eller för eventuellt skadestånd för nedläggande av trafiken å bandelen Malung—Brintbodarne torde de av företaget intresserade kommunerna ikläda sig garanti.

Av de till länsstyrelsen avgivna yttrandena framgår, att endast befolkningen i Öje kapellförsamling uttalat sig mot det ifrågasatta nedläggandet av bandelen Malung—Brintbodarne.

I en till Kungl. Maj:t ställd skrift den 4 oktober 1930 hava därefter representanter för de av järnvägsanläggningen berörda kommunerna i västra Dalarna hemställt, att ärendet måtte föreläggas 1931 års riksdag.



Sedermera har järnvägsstyrelsen den 12 november 1930 ånyo yttrat sig i ärendet. I sitt utlåtande anför styrelsen följande:

I järnvägsstyrelsens skrivelse den 17 januari 1928 har byggnadskostnaden för den 44.8 kilometer långa banan angivits till 3,400,000 kronor, vilket är samma belopp som upptagits i skrivelsen den 17 december 1926. Vad finansierandet av företaget beträffar, föreslog styrelsen i sistnämnda skrivelse följande fördelning av kapitalet:

	Kronor
Medel ur statens järnvägars förnyelsefond .....	500,000
Anslag å riksstaten:	
av lånemedel .....	700,000
av övriga statsinkomster .....	2,200,000
	Summa kronor 3,400,000

Lånemedelsbeloppet var så avvägt, att räntan å detsamma skulle motsvara den beräknade förbättringen av trafikresultatet gentemot nuvarande linjesträckning, vilken förbättring kalkylerats sålunda:

	Kronor
Ökning i trafikinkomster .....	86,000
Ökning i kostnader för drift och underhåll .....	53,000
	Skillnad förbättring kronor 33,000

För närmare detaljer hänvisas till den i november 1926 utarbetade trafik-ekonomiska utredningen.

Den tid, som denna gång stått till järnvägsstyrelsens förfogande, har icke medgivit någon fullständig revidering av denna utredning. Visst material har emellertid insamlats, och av detta synes framgå, att det tidigare angivna värdet för resultatförbättringen, 33,000 kronor, lämpligen kan bibehållas. Visserligen hava en hel del förändringar inträffat såväl å inkomst- som utgiftssidan, men det vill förefalla, som om ändringarna i stort sett skulle kompensera varandra. Med den osäkerhet, som alltid vidlåder framtidskalkyler, spela för övrigt mindre variationer ingen nämnvärd roll.

Vad inkomsterna angår, har icke befunnits skäligen vidtaga några ändringar i fråga om trafikomfattningen. De omständigheter, som anföras i länsstyrelsens utlåtande den 13 december 1929, hava nämligen ej förbisetts vid tidigare utredningar. Att bedöma verkningarna av den sedan år 1926 inträdda ökningen i landsvägstrafiken måste för övrigt sägas vara en mycket vansklig uppgift. Det är möjligt, att sagda utveckling åstadkommit en större minskning i inkomstmöjligheterna för den nuvarande linjesträckningen än för den nya, men även motsatta förhållandet är icke uteslutet, eftersom man för den nya linjen räknat med väsentligt högre absoluta tal. Däremot är den genomförda godstaxesänkningen en realitet, från vars verkningar icke kan bortses; förenämnda inkomstökning synes med hänsyn till taxesänkningen böra minskas från 86,000 till 80,000 kronor.

Vad kostnaderna beträffar, må först erinras, att praktiskt taget hela ökningen, 53,000 kronor, räknats komma på banavdelningen — bevakning, underhåll samt avsättning till förnyelsefond — den nya linjen är 17 kilometer längre än den nuvarande. För övriga avdelningar räknades däremot med samma kostnad för båda linjerna; genom bättre driftsförhållanden skulle alltså inbesparas merkostnaderna för den ej obetydliga nytillkommande trafiken.

Sistnämnda antagande må göras även nu. I fråga om banavdelningens kostnader åter har med hänsyn till de senaste årens prisutveckling en sänkning med 6,000 kronor ansetts skälig.

Man kommer alltså, som redan sagts, till en resultatförbättring av 33,000 kronor, motsvarande ett lånemedelsbelopp av 700,000 kronor, d. v. s. samma belopp som angavs i 1928 års skrivelse.

Beträffande finansieringen av företaget erinrar järnvägsstyrelsen om att förnyelsefondens tidigare beräknade kostnadsandel, 500,000 kronor, var avsedd att motsvara kostnader för ackumulerat underhåll, vilka förr eller senare måst nedläggas å den befintliga bandelen. Styrelsen hade därvid syftat i första hand på inläggning av nya räler och växlar samt viss ombyggnad av broar. Då emellertid även i fråga om dessa kostnader prisutvecklingen undergått en avsevärd sänkning, har järnvägsstyrelsen nu föreslagit en minskning av förnyelsefondens beräknade andel i kostnaderna till 400,000 kronor, liksom det tidigare angivna beloppet avsett att vara ett bruttobelopp.

Styrelsen meddelar, att kostnadsförslaget underkastats viss revision, som resulterat i att förslaget numera slutade å ett kostnadsbelopp av sammanlagt 3,300,000 kronor. Detta belopp skulle, i enlighet med vad förut anförts, fördelas med 400,000 kronor på förnyelsefonden, 700,000 kronor på anslag av lånemedel och 2,200,000 kronor på anslag av andra statsinkomster än lånemedel.

Behovet av sådana anslagsmedel, å vilka ingen förräntning kan väntas erhållas är alltså, anför styrelsen vidare, detsamma som tidigare uppgivits; och de järnvägsekonomiska förutsättningarna för det planerade företaget äro i stort sett desamma, som då järnvägsstyrelsen förra gången hade att taga ställning till frågan. Styrelsen anser allt fortfarande det vara angeläget, att åt järnvägssystemet i de här berörda orterna gives en mera rationell gestaltning, så att det måtte kunna på bästa möjliga sätt tjäna ortens framtidsutveckling, sådan denna alltid står i ett visst beroende av kommunikationerna.

I detta sammanhang framhåller styrelsen också verkningarna å arbetsmarknaden av den depression, som för närvarande råder i flertalet industriländer och som gör sig allt starkare gällande även i vårt land. Visserligen är, säger styrelsen, det byggnadsarbete, som här avses, ej särdeles omfattande i jämförelse med de byggnadsarbeten å annat område, som kunna ifrågasättas, men detsammans igångsättande torde i allt fall få anses som en åtgärd av ej så ringa betydelse för förebyggande av arbetslösheten särskilt inom järnvägsbyggnadsarbetarfacket. Härom yttrar styrelsen vidare:

I den mån den under senare årtionden livliga verksamheten med bygandet av nya statsbanor och dubbelspår samt ombyggnad av större bangårdar på senare tid inskränkts eller upphört har också den gamla vid dessa anläggningar sysselsatta kåren av i yrket vana järnvägsbyggnadsarbetare måst entledigas. Många hava givetvis fått arbete på annat håll, vid vägbyggnader och dylika företag, men många, i synnerhet de äldre, hava fortfarande svårigheter att skaffa sig mera stadigvarande sysselsättning.

Detta förhållande torde nog bliva förvärrat under den närmare framtiden, då statens järnvägsbyggnader komma att inskränkas till en enda arbetsplats nämligen byggandet av inlandsbanan i trakten av Arvidsjaur. För dessa arbetare vore det givetvis av värde, om de kunde motse arbete av det slag, de äro vana vid, på en banbyggnad mellan Malung och Vansbro.

Av banans anläggningskostnad, här beräknad till 3.3 milj. kronor, torde i runda tal 1.3 milj. kronor komma att utgå i direkta arbetslöner, 1.0 milj. kronor i kostnader för räler, sliprar, broar m. m., 0.4 milj. kronor för transporter samt resten 0.6 milj. kronor till diverse utgifter och administration. Antalet erforderliga dagsverken för jord- och bergarbetare, stenarbetare, träarbetare, räsläggare och grusarbetare torde vara omkring 130,000, obräknat dem som komma att sysselsättas med transporter och dylikt. Även om en banbyggnad Malung—Vansbro skulle komma att i viss utsträckning giva arbete åt folk inom väg- och vattenbyggnadsfacket, som hotas av arbetslöshet i de orter, banan skulle genomlöpa, komme den säkerligen att giva sysselsättning åt ett större antal gamla järnvägsbyggnadsarbetare, som antingen redan äro arbetslösa eller som inom en nära framtid komma att stå utan arbete, då verksamheten vid statens järnvägsbyggnader inskränkes.

Härvid lär särskilt böra bemärkas, att om ett antal järnvägsbyggnadsarbetare detacheras till här ifrågavarande förhållandevis långt ner i landet liggande byggnadsplats, de vid järnvägsbyggnadens upphörande böra hava lättare att förskaffa sig annan sysselsättning än vad fallet kan vara om de vid ledigblivan det kunna befinna sig vid de i övrigt endast långt uppe i nordligaste Sverige förefintliga järnvägsbyggnadsplatserna.

På grund av vad sålunda anförts tillstyrker järnvägsstyrelsen för sin del, att järnvägen Malung—Vansbro bygges som statsbana, under förutsättning att landsting, kommuner eller enskilda åtaga sig att uppfylla de vid beslut om nya statsbanor vanliga villkoren beträffande fritt tillhandahållande av erforderlig mark, att svara för olägenheter och intrång med mera dylikt.

Enligt styrelsens förmenande bör banbyggnaden beräknas fullbordad på tre à fyra år, beroende på det under olika år förefintliga större eller mindre behovet av arbetstillfällen för motverkande av arbetslöshet. Under förutsättning av en byggnadstid om fyra år framlägger styrelsen förslagsvis följande plan för banbyggnadens finansiering:

Budgetår	Förnyelse- fondsmedel kronor	Lånemedel kronor	Andra stats- inkomster kronor	Summa kronor
Första .....	—	300,000	300,000	600,000
Andra .....	—	400,000	600,000	1,000,000
Tredje .....	200,000	—	800,000	1,000,000
Fjärde .....	200,000	—	500,000	700,000
Summa kronor	400,000	700,000	2,200,000	3,300,000

Järnvägsstyrelsen avser sålunda, att för budgetåret 1931/1932 skulle för ifrågavarande ändamål ställas till förfogande ett belopp av 600,000 kronor, att med lika delar utgå av lånemedel och av andra statsinkomster.

Då en förutsättning för framläggande av förslag till proposition i förevarande fråga syns böra vara, att vederbörande kommuner åtog sig att upp-

fylla i dylika fall sedvanliga villkor beträffande tillhandahållande av erforderlig mark m. m., har länsstyrelsen i Kopparbergs län anbefallts att lämna berörda kommuner tillfälle att i sådant hänseende avgiva förbindelser i huvudsaklig enlighet med vad järnvägsstyrelsen angivit i skrivelsen den 17 december 1926. Med skrivelse den 31 december 1930 har länsstyrelsen överlämnat av kommunalfullmäktige i Malungs, Äppelbo och Järna kommuner genom beslut respektive den 29 december, den 7 december och den 7 december 1930 avgivna sådana förbindelser. Äppelbo och Järna kommunalfullmäktiges omförmälda beslut hava vunnit laga kraft. Över beslutet av kommunalfullmäktige i Malung hava besvär blivit anförda, men länsstyrelsen i Kopparbergs län har enligt utslag den 21 februari 1931 prövat lagligt lämna besvären utan bifall.

I detta sammanhang må nämnas att, i samband med nyss omförmälda beslut om tillhandahållande av mark, från Malungs och Äppelbo kommuners sida framhållits önskvärdheten av att arbetslösa inom de berörda socknarna bereddades sysselsättning vid ifrågavarande företag.

I ärendet hava sedermera från vissa invånare i Malungs socken ingivits skrifter, i vilka gjorts gällande, att den ifrågasatta anläggningen icke borde komma till stånd. Därvid har bland annat framhållits, att det tilltänkta järnvägsföretaget visserligen innebure fördelar för en del av ortens befolkning men att dessa fördelar icke syntes stå i riktig proportion till de ekonomiska uppoffringarna för markupplåtelse och det förfång, som tillfogades andra, enskilda intressen.

En inom järnvägsstyrelsen upprättad karta, utvisande den ifrågasatta järnvägens avsedda sträckning samt föreslagna trafikplatser m. m., torde få i avtryck fogas vid statsrådsprotokollet.

Departements-  
chefen.

Av den lämnade redogörelsen torde framgå, att den av statens järnvägar i samband med förvärv av Mora—Vänerns järnväg övertagna bibanan till Malung fått ett olämpligt läge genom att Brintbodarne i stället för Vansbro valts till utgångspunkt för densamma. Järnvägsstyrelsen har framhållit, att banan erhållit en ogynnsam tracé med svåra stigningar samt att Brintbodarne synes ur såväl järnvägs- som närings synpunkt sakna betingelser för utveckling. Å andra sidan har styrelsen betonat, att en järnväg mellan Malung och Vansbro, vilken skulle erhålla vida bättre lutningsförhållanden, komme att betjäna jämförelsevis tätt bebyggda trakter och bliva av stor betydelse även för befolkningen vid bandelen Särna—Malung liksom också för andra trafikanter. Vid Vansbro skulle direkt anslutning erhållas till befintliga banor, ledande kortaste vägen till Falun, Gävle och Stockholm, varjämte avståndet från Västerdalarna till Kristinehamn skulle förkortas. Ur järnvägssynpunkt vore det en fördel att få endast en föreningsstation i stället för två närbelägna.

Vid besök å platsen har jag tagit närmare del av förhållandena och därvid kommit till en uppfattning, vilken sammanfaller med den av järnvägsstyrelsen hävdade. Bandelen Malung—Brintbodarne är uppenbarligen föga

ägnad att tjäna det intresse, för vilket den tillkommit. Därom vittna framför allt sådana omständigheter, som att under banans snart fyrtioåriga tillvaro inga tillfartsvägar anlagts och att bebyggelse omkring banan praktiskt taget uteblivit. En linjesträckning på föreslaget sätt från Malung till Vansbro skulle utan tvivel bliva till betydande gagn icke blott för befolkningen i Västerdalarna utan även för andra trafikanter. Den skulle därjämte ur järnvägsekonomisk synpunkt erbjuda fördelar. Från de berörda orterna har det föreliggande förslaget vunnit livligt understöd, med undantag dock för en del invånare i Malungs socken, särskilt befolkningen i Öje kapellförsamling. Den nuvarande järnvägsförbindelsens betydelse för sistnämnda befolkning torde emellertid icke böra överskattas. Kapellförsamlingen är belägen på 8 kilometers avstånd från Öje station och saknar, såsom nämnts, väg till stationen. Mellan Öje och Malung finnes däremot landsväg, vars längd uppgår till endast omkring 18 kilometer. Med hänsyn till nu berörda förhållanden synes Öje-ortens särskilda intresse icke kunna tillerkännas avgörande inverkan vid ståndpunktstagande till förevarande spörsmål.

Från nu angivna utgångspunkter synes det framställda förslaget om en järnvägsanläggning Malung—Vansbro och i samband därmed nedläggande av bandelen Malung—Brintbodarne värt beaktande. Det förhållandet, att anläggningen kräver en betydande kapitalinvestering utöver förnyelsefonds- och lånemedel, kan visserligen med hänsyn till rådande konjunkturen föränleda en viss tvekan beträffande lämpligheten av att nu framlägga förevarande fråga till prövning och avgörande. Emellertid föreligga särskilda omständigheter att i detta sammanhang beakta. Jag avser härvid de synpunkter, som såväl från av företaget berörda orter som av järnvägsstyrelsen framförts, syftande därtill att detta byggnadsföretag lämpligen skulle kunna komma till utförande såsom ett led i de statliga åtgärderna till motverkande av arbetslöshet. Onekligen skulle banbygget vara väl ägnat att tillgodose ett sådant syfte, icke minst med hänsyn till den omständigheten att takten för arbetets bedrivande skulle kunna i väsentlig mån lämpas efter behovet av arbetstillfällen.

Enligt vad jag inhämtat biträdes den uppfattning, varåt jag nu givit uttryck, av chefen för socialdepartementet. Företaget ifråga förekommer också bland dem, som vid den nyligen verkställda utredningen av frågan om beredskapsarbeten angivits såsom lämpliga sådana arbeten. För dylika arbeten äskas anslag i en av Kungl. Maj:t tidigare denna dag på bemälda departementschefs föredragning beslutad proposition, till vilken jag tillåter mig hänvisa. Ett bifall till vad i nämnda proposition föreslagits synes möjliggöra en tillfredsställande, efter förhållandena lämpad lösning av den nu föreliggande finansieringsfrågan.

Efter prövning av samtliga på frågan inverkan omständigheter vill jag alltså tillstyrka, att en statsbana Malung—Vansbro anlägges samt att vid dess tagande i bruk bandelen Malung—Brintbodarne nedlägges och till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar försäljas. Innan försäljning av marken sker, torde böra tillses, huruvida densamma lämpligen kan, helt

eller delvis, nyttiggöras för vägändamål. I detta avseende torde järnvägsstyrelsen framdeles böra hos Kungl. Maj:t göra eventuellt erforderlig framställning.

Den av järnvägsstyrelsen verkställda kostnadsberäkningen, slutande å 3,300,000 kronor, har icke givit mig anledning till erinran. Ej heller har jag funnit något att anmärka mot styrelsens ekonomiska kalkyler och därpå grundade förslag till det erforderliga kapitalets fördelning på förnyelsefunds- och lånemedel samt medel av andra statsinkomster.

För nästkommande budgetår synes det enligt järnvägsstyrelsens plan erforderliga beloppet av 600,000 kronor böra anvisas. Av nämnda belopp torde, såsom i statsverkspropositionen beräknats, 300,000 kronor böra utgå av lånemedel. Återstoden synes, i anslutning till vad jag förut anfört, böra utgå av anslaget till beredskapsarbeten enligt grunder, som för användandet av detta anslag må bli bestämda. I fråga om arbetets igångsättande torde böra tillämpas samma regler som beträffande andra arbeten, utförda med anlåtande av medel från nämnda anslag.

Under åberopande av det anförda får jag alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

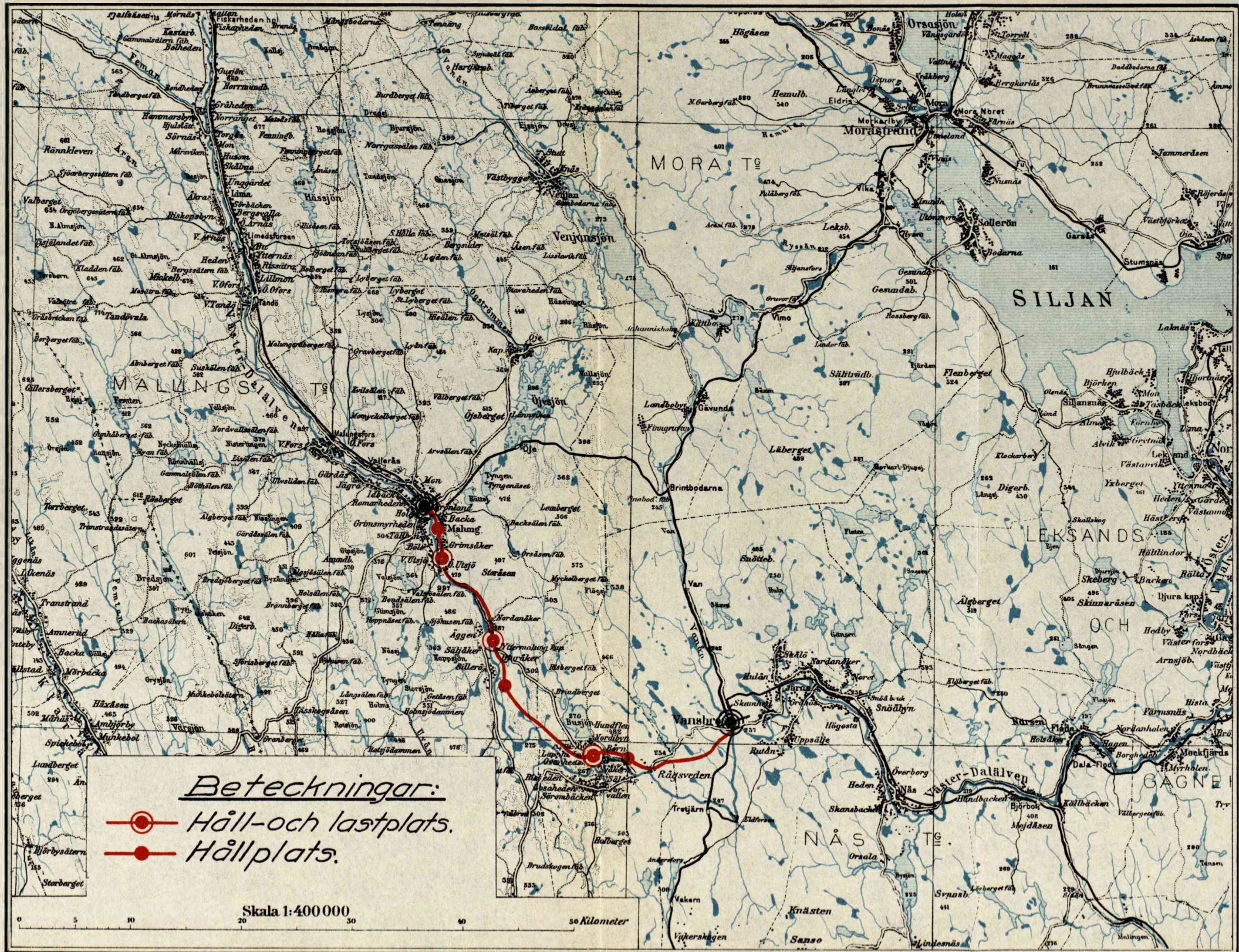
*dels till statsbana Malung—Vansbro för budgetåret 1931/1932 anvisa ett reservationsanslag av ..... kronor 300,000, att utgå av lånemedel,*

*dels ock medgiva, att bandelen Malung—Brintbodarne må, sedan nyssnämnda statsbana öppnats för allmän trafik, upprivas samt att till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar må försäljas.*



Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:  
*Fredric Hawerman.*





*Beteckningar:*

-  Håll-och lastplats.
-  Hållplats.

Skala 1:400 000

