

Nr 153.

Ankom till riksdagens kansli den 18 maj 1931 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till statsbana Malung—Vansbro m. m.

(4:e avd.)

Uti den till riksdagen den 3 januari 1931 avlåtna propositionen, nr 1, angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1931/1932 har Kungl. Maj:t i avseende å statens järnvägar (punkt 21 av det vid propositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning: bil. 2» fogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till statsbana Malung—Vansbro för budgetåret 1931/1932 beräkna ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen avlåten, den 20 mars 1931 dagtecknad proposition, nr 210, som hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för sistnämnda dag, föreslagit riksdagen dels till statsbana Malung—Vansbro för budgetåret 1931/1932 anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor, 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.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sist återopade statsrådsprotokoll.

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 Limedsforsen öppnades för allmän trafik i november 1903. I samband med att staten förvärvade Mora—Vänerns järnväg övertogs jämväl bibanan Brintbodarne—Malung—Limedsforsen den 1 januari 1917 av statens järnvägar. Jämlikt beslut av 1927 års riksdag har staten även övertagit järnvägen Limedsforsen—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 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.

Järnvägsstyrelsen anförde, att den ifrågasatta direkta linjen mellan Malung och Vansbro beräknades få en längd av 44 kilometer. Bandelen beräknades komma att draga en anläggningskostnad av 3,400,000 kronor, motsvarande omkring 77,000 kronor per kilometer. I dessa summor inginge icke kostnaden för rullande materiel — sådan ansåges icke behöva anskaffas särskilt för den nya bandelen — och icke heller kostnaden för jordlösen med mera, vilken styrelsen ansåge böra som vanligt påvila landstinget.

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 förklarat 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 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 utesfter stora landsvägen från Malung till Mora på ett avstånd av 18 kilometer från Malung, synas deras förbindelser med yttervärlden 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 Öjesjön, 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 här till medverka så långt som kan vara väl förenligt med statsbanans ekonomiska intressen och möjligheter.

Genom beslut den 4 november 1927 uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att föranstalta om uppstakning å marken av den ifrågasatta järnvägslinjen ävensom att verkställa och till Kungl. Maj:t inkomma med fullständig kostnadsberäkning rörande företaget.

Till åtlydnad härav har *järnvägsstyrelsen* med skrivelse den 17 januari 1928 överlämnat av kartor samt plan- och profilritningar 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. Därjämte 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 ortsinvånarne inför landsfogden i länet, dels ock av landsfogden och Kopparbergs läns landsting i ärendet avgivna infortrade yttranden. För egen del har länsstyrelsen anfört 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 framtidskridande 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 tillgodo-seende, 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 Äppelbo. Det är tämligen givet, att därvidlag den långa tidsödande 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 länemedel 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.

Sedermera har järnvägsstyrelsen den 12 november 1930 ånyo yttrat sig i ärendet och därvid för egen del tillstyrkt, 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 borde 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, varvid enligt reviderat kostnadsförslag totalkostnaden uppskattats till 3,300,000 kronor:

Budgetår	Förnyelse- fondsmedel kronor	Länemedel 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 länemedel och av andra statsinkomster.

Då en förutsättning för framläggande av förslag till proposition i förevarande fråga synts böra vara, att vederbörande kommuner åtog sig att uppfylla 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 bereddess 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.

Departementschefen har anfört följande.

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 näringssynpunkt 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 konjunkturer föranleda 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 biträdades 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 till-

fredsställande, 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 förnyelsefonds- 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 bliva bestämda. I fråga om arbetets igångsättande torde böra tillämpas samma regler som beträffande andra arbeten, utförda med anlitande av medel från nämnda anslag.

Utskottets
yttrande.

Kungl. Maj:ts förevarande proposition innefattar förslag om en förändrad sträckning för den 155 km. långa statsbanan Särna—Malung—Brintbodarna å dess sydligaste del närmast Brintbodarna. Å nämnda 27.7 km. långa sträcka Malung—Brintbodarna — där banan ansluter till järnvägslinjen Östersund—Kristinehamn — har banan ett mycket ogynnsamt terrängläge, som medför stora drifttekniska olägenheter. Oaktat banan ägt bestånd i över trettio år, finnes så gott som ingen bebyggelse utefter linjen; det ringa befolkningsantalet inom bansträckans trafikområde i förening med de ogynnsamma terrängförhållandena har, enligt vad järnvägsstyrelsen framhållit, medfört den ovanliga situationen, att samtliga trafikplatser sakna landsvägsförbindelser.

Genom att i stället den längre söderut vid Östersund—Kristinehamn-järnvägen belägna Vansbro station väljes som anslutningspunkt, skulle vinnas åtskilliga fördelar. Å sin nya 44.8 km. långa sträckning Malung—Vansbro skulle banan gå fram genom jämförelsevis tätt bebyggda trakter. Vid Vansbro vinnes direkt anslutning till befintliga banor, ledande kortaste vägen till såväl Falun och Gävle som Stockholm, varjämte avståndet från Västerdalarna till Kristinehamn skulle förkortas. Vidare har det ur järnvägssynpunkt ansetts vara en fördel att få endast en föreningsstation, Vansbro, i stället för två sådana stationer, Brintbodarne och Vansbro, liggande jämförelsevis nära varandra.

Då härtill kommer att, såsom departementschefen påvisat, banbygget väl lämpar sig till utförande som ett arbetslöshetsföretag, anser sig utskottet böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

Utskottet godkänner ock den framlagda finansieringsplanen, enligt vilken

de beräknade totalkostnaderna 3,300,000 kronor skulle bestridas med 400,000 kronor från statens järnvägars förnyelsefond, 700,000 kronor av lånemedel — varav ett belopp av 300,000 kronor nu skulle anvisas — samt 2,200,000 kronor från anslaget till beredskapsarbeten.

Under återopandande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen må

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

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

Stockholm den 18 maj 1931.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *A. C. Lindblad*, *J. L. Widell*, *J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *N. J. M. Svensson* i Kompersmåla, *Oscar Olsson*, *E. J. G. Rosén*, *C. I. Asplund*, *J. G. Walles*, *C. G. V. Hammar-skjöld* och *K. A. S. Nylander*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *C. R. Jansson* i Falun, *P. Nilsson* i Bonarp, *A. Åson Törnkvist* i Karlskrona, *G. Strindlund*, *P. M. Olsson* i Blädinge, *E. J. Wigforss*, *J. Olofsson* i Digernäs, *O. Nilsson* i Örebro, *S. Persson* i Fritorp, *O. E. F. Järte* och *A. Danielsson*.

Reservation

av herrar *Widell*, *Nilsson* i Gränebo, *Svensson* i Kompersmåla, *Hammar-skjöld*, *Nylander*, *Nilsson* i Bonarp, *Strindlund*, *Olsson* i Blädinge, *Olofsson* i Digernäs, *Persson* i Fritorp och *Järte*, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Ur kommunikationssynpunkt synes värdet av ifrågavarande 44 kilometer långa järnvägsanläggning *Malung—Vansbro* tämligen begränsat. Det lokala samfärdselbehovet tillgodoses redan för närvarande genom automobiler och bussar, från vilka en blivande järnväg får räkna med konkurrens. För genomgångstrafiken till och från statsbanan *Limesforsen—Särna* skulle visserligen den ifrågasatta linjeomläggningen medföra vissa fördelar. De kunna dock ej anses så betydande, att härav kan motiveras ett kapitalutlägg av sådan

storlek som det ifrågasatta; kostnaderna för järnvägsanläggningen hava beräknats till 3.3 miljoner kronor, varav, på grund av företagets ringa ekonomiska bärkraft, ej mindre än 2.2 miljoner kronor eller alltså två tredjedelar äro avsedda att bestridas av skattemedel.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

att Kungl. Maj:ts förevarande proposition ej må av riksdagen bifallas.»
