

## Nr 18.

Av herr **Ericsson** i Sörsjön **m. fl.**, om anläggande av en mellanriksjärnväg Trysil—Stöa—Dalarna.

Redan före ingången av nittonhundraalet hade frågan om åstadkommande av järnvägsförbindelse mellan Sverige och Norge å sträckan Trysil—Stöa—Dalarna aktualiserats. Preliminära kostnadsförslag upprättades för delsträckorna på ömse sidor om riksgränsen av för ändamålet anlitade experter. Enligt förslagen skulle anknytning till det norska järnvägsnätet ske i Elverum, vilken ort under någon tid förut varit ändstation för den järnväg, som blivit framdragen dit. Från Elverum var järnvägen avsedd att gå i nordostlig riktning genom Trysils socken till gränsen mot Sverige i närheten av byn Stöa, en längd av tillsammans cirka 126 kilometer. Den delsträcka av den planerade mellanriksjärnvägen, som på svenska sidan var ämnad att utföras, omfattade i längd cirka 113 kilometer, räknat från riksgränsen vid Stöa samt genom Transtrands och Älvdalens socknar till Orsa, vilken senare ort då var avsedd att bli ändstation å svensk sida för det tillämnade järnvägsbyggandet.

Under år 1901 inlämnades till Kungl. Maj:t av representanter för de övre dalasocknarna, Söderhamns stad m. fl. anhållan om koncession för anläggande och trafikerande av normalspårig järnväg mellan Orsa och riksgränsen intill Stöa. Väsentligen med anledning av denna ansökan om koncession ingick 1902 års riksdag till Kungl. Maj:t med anhållan, att riksdagens yttrande måtte inhämtas, innan koncession lämnades å gränsbana, avsedd att direkt ingå som förbindelseled i främmande lands järnvägsnät. Denna riksdagens anhållan synes ha föranlett en mycket vidlyftigare utredning än eljest med avseende å järnvägsfrågor var regeln, bland annat genom infordrande av yttranden från flera länsstyrelser, kommunstyrelser och järnvägsbolagsförvaltningar. Den övervägande delen av yttrandena — om man undantager kommunernas — gingo i avstyrkande riktning, och dessa medverkade otvivelaktigt i hög grad till att koncessionsansökningen ej bifölls. Motståndarna till den planerade mellanriksbanan framhöllo i sin argumentation, att frakterna från de områden i landet, vilka komme att beröras av järnvägen — och man pekade därvid alldeles särskilt på trävarufrakterna — skulle komma att ledas från det egna landet i västlig riktning till annat lands företag och hamnar, medförande stort förfång för svenska ekonomiska intressen. Då sålunda något positivt ej utvanns av koncessionsansökningen och då man även på norsk sida helt naturligt var beroende av den svenska statsmaktens inställning

till densamma, skrinlades tills vidare tanken på att ernå en skyndsam lösning av järnvägsfrågan.

I början av 1920-talet återupptogs frågan på nytt. och flera välbesökta möten höllos på båda sidor om riksgränsen, varvid enighet rådde bland deltagarna om behovet av en ny mellanriksbana mellan rikena. Någon skiljaktighet i uppfattningen rörande den för järnvägen lämpligaste sträckningen gjorde sig likväl gällande på både svensk och norsk sida. Lokala intressen förfäktades i viss mån och bidrogo förmodligen till att något avtrubba den beslutsamhet och handlingskraft, som eljest otvivelaktigt mera kommit till synes. En annan omständighet, som väl också kom att verka ofördelaktigt på den planerade järnvägens tillkomst just då, var den, att under åren då diskussionen om järnvägen och den för densamma lämpligaste sträckningen pågick, så hade man glidit in i ett skede då ett nytt kommunikationsmedel framkommit, nämligen bilen, vilken man antog skulle ha rätt så stora förutsättningar att övertaga och ombesörja i ej ringa mån de av järnvägar omhänderhavda vanliga uppgifterna och sålunda göra åtminstone nybyggnad av järnvägar i fortsättningen ganska överflödig. Denna uppfattning hade också anammats inom det norska stortinget, vilket så att säga förde det förut mycket aktuella järnvägsbygget inåt Trysil-bygden åt sidan och i stället anslog medel för planering av nya transportvägar inom ifrågavarande område med tanke på det omnämnda nya kommunikationsmedlet. Sedan dess har åtskillig tid förflutit och mycket har inträffat, däribland världskriget, vars verkningar ännu icke övervunnits. Norrmännen, vilka numera återinsatts såsom husbönder i sitt eget land, äro tydligen nu icke övertygade om att motordrivna landsvägsfordon annat än till en viss gräns kunna ersätta järnväg med dess på räls rullande tunga vagnar av olika slag. Man planerar nu i Norge flera järnvägsbyggen, bl. a. österut från Elverum genom Trysil-bygden, och enligt vad erfarits lär detta företag ligga bra till bland de ifrågasatta anläggningarna. Stortinget har nämligen redan beviljat medel för utredning av frågan rörande förverkligande av detta järnvägsbygge.

Vid sådant förhållande anmäler sig helt naturligt ånyo det sedan lång tid tillbaka aktualiserade önskemålet om mellanriksjärnväg via Trysil—Stöa in i Dalarna. Intresset härför är påfallande stort på båda sidor om gränsen. Ett påtagligt vittnesbörd härom utgjorde det möte som hölls i Stöa den 20 september 1947, i vilket deltog ett avsevärt antal personer från Norge och Sverige. Sålunda närvaro från svensk sida representanter för järnvägsstyrelsen och länsstyrelsen i Kopparbergs län, tvenne av detta läns riksdagsmän samt ett talrikt antal framstående kommunalmän från kommunerna företrädesvis i norra delen av länet. Från norsk sida deltog representanter för de norska statsbanorna och järnvägskommittéerna i Trysil och Elverum samt stortingets järnvägskommitté, fylkes-

mannen i Hamar, tre stortingsmän och därutöver ett stort antal framstående personer från Trysil, Elverum och Hamar m. fl. platser. Sedan de i mötet deltagande efter långvarig överläggning beslutat förorda tillkomsten av en mellanriksjärnväg Trysil—Stöa—Dalarna, tillsattes en kommitté, bestående av tre personer från vardera riket, och åt denna anförtroddes att vidtaga de åtgärder av olika slag, som i fortsättningen för främjande av mötets uttalade önskemål kunna befinnas ändamålsenliga och nödvändiga. Den sålunda tillsatta kommittén har i oktober sammanträffat å svensk sida av gränsen, och därvid ha riktlinjerna för kommitténs arbete inom den närmaste tiden uppdragits.

Av vad i det föregående anförts torde framgå, att den norska statsmakten redan har föranstaltat om utredning rörande anläggning av järnväg från Elverum österut genom Trysil, och därav torde väl kunna dragas den slutsatsen, att man i Norge tillmäter tillkomsten av järnväg inom denna del av landet sådan betydelse, att den förhållandevis snart kan komma till utförande. Med hänsyn härtill är det naturligt om även mellanriksbanefrågan i det sammanhanget åter aktualiseras och detta alldeles särskilt med hänsyn därtill, att den tillämnade järnvägens sträckning genom Trysil-området i viss mån måste bli beroende av huruvida mellanriksjärnväg kommer till stånd eller icke. Fördenskull bör samarbete mellan svenska och norska järnvägsmyndigheter äga rum så skyndsamt som möjligt, enär ett spörsmål av denna räckvidd väl icke kan lösas annat än i fullt samförstånd mellan parterna. Såsom redan förut framhållits förefinnes på norsk sida såväl rent lokalt som mera allmänt ett betydande intresse för tillkomsten av den järnväg varom här är fråga, och det förutsattes att ett liknande intresse i ej ringa mån är till finnandes även i Sverige. Åtminstone är detta fallet beträffande Kopparbergs län, och betraktar man saken från något vidare synvinkel, synes någon rimlig anledning att här i landet nu motarbeta det tillämnade järnvägsföretaget icke föreligga. Man kan väl knappast nu argumentera på samma vis, som man gjorde vid tiden omkring 1900-talet, då det framhölls att råvaror från skogarna, framför allt i norra Dalarna, skulle, om det bleve mellanriksjärnväg, komma att fraktas västerut för förädling i annat lands företag, samt att frakterna dessutom skulle minskas i svenska hamnar. Då fanns det inom vissa områden inga andra kommunikationsleder än vattendragen för transport söderut av virke, och vid sådant förhållande skulle sannolikt mellanriksjärnvägen föranlett utökad konkurrens och därmed också möjliggjort försäljning och transporter av virke i den riktning man då icke ansåg vara önskvärt. Sedan dess ha emellertid kommunikationerna utvecklats avsevärt inom berörda områden, och några särskilda svårigheter att nu frakta virke efter annan kommunikationsled än vattendrag föreligga icke. Om man nu på norsk sida är beredd att

fortsätta med den planerade Trysil-banan fram till riksgränsen vid Stöa, så förefaller det självklart att liknande prestation kommer till utförande även på vår sida om gränsen.

Beträffande den för mellanriksjärnvägsdelen i Sverige lämpligaste sträckningen, så måste den enligt vad förut antytts bli beroende av den överenskommelse, som kommer att träffas mellan svenska och norska järnvägsmyndigheter. Man torde emellertid kunna utgå från att det tidigare uppgjorda förslaget om sammanknytning av bandelarna i närheten av Stöa ur olika synpunkter är mest tillfredsställande. Från denna utgångspunkt måste kostnaderna för anläggningen på svensk sida bli jämförelsevis ringa och detta oberoende av huruvida man nöjer sig med anslutning till det svenska järnvägsnätet vid lämplig punkt å järnvägen Vansbro—Särna eller om man fortsätter längre österut till Älvdalen. Avståndet mellan riksgränsen och nämnda järnväg är något mer än två mil och från densamma till Älvdalens station cirka 5,5 mil, tillsammans drygt 7,5 mil. Man har uppenbarligen att i första hand välja mellan att antingen bygga den kortare sträckan till Särna-banan eller fullfölja byggandet till Älvdalen, varvid i så fall även direkt anslutning till Gävle—Dala järnväg erhålles. Vissa skäl kunna anföras för att det senare alternativet kan vara förmånligt, bl. a. med tanke på att järnvägen i så fall måste dragas över kronopark och att förnämlig förbindelse i så fall erhålles med befolkningscentra österut, däribland Gävle. För fullständighetens skull bör också omnämnas, att på sin tid figurerade även ett annat förslag såsom tänkbar sträckning för mellanriksbana, nämligen över Rörbäcksnäs till Lima. Självfallet bör linjevalet utfalla så, att de ekonomiska synpunkterna tillgodoses i största möjliga utsträckning, och av denna anledning är det angeläget att en ingående utredning sker rörande vilket av alternativen som kan ges företräde framför det andra.

Det synes icke vara möjligt att nu göra någon ekonomisk uppskattning i fråga om möjligheten att förränta det kapital, som från svensk sida måste investeras i ett dylikt företag. Byggnadsprogrammet blir ju förhållandevis av ganska ringa storlek, varför kostnadssumman icke heller blir avsevärd, och vid sådant förhållande torde det icke tillmätas någon avgörande betydelse, om företaget ger ett mycket gott eller något sämre resultat med avseende å förräntningen. Det förefaller emellertid ganska sannolikt, att den mellanriksjärnväg varom nu är fråga icke kommer att medföra någon ekonomisk belastning för vare sig de svenska eller norska statsbanorna, utan i stället ha förutsättningar att vara till nytta för båda parterna. Genom tillkomsten av denna nya kommunikationsled böra ju, sett på längre sikt, förutsättningar möjliggöras för ett större varuutbyte mellan de bägge länderna än tidigare, och detta blir ju ett plus även för mellanriksbanan. Persontrafiken torde likaledes komma att ökas i ej ringa omfatt-

ning på grund av de goda förbindelser med viktiga befolkningscentra på både svensk och norsk sida, som mellanriksjärnvägen möjliggör. Därtill kan också läggas den betydelse för den kulturella utvecklingen på ömse sidor om gränsen, som väl även denna nya kommunikationsled kommer att bidra till.

För att ett dylikt företag skall kunna realiserat kräves, såsom förut antytts, att i första hand underhandlingar upptagas mellan svenska och norska järnvägsmyndigheter och att dessa resultera i en överenskommelse rörande *dels* önskvärdheten av företagets tillkomst och *dels* den för bandelarna å båda sidor lämpligaste sträckningen, varvid den punkt vid riksgränsen där sammanknytning skall ske blir av stor betydelse. Sedan nödvändiga preliminära uppgörelser träffats, torde väl de beslutande instanserna i Sverige och Norge — riksdagen respektive stortinget — behöva höras för slutgiltigt fastställande av överenskommelsen samt beviljande av erforderliga medel för anläggningen och driftens igångsättande.

Undertecknade motionärer hysa för sin del den uppfattningen, att den sedan flera tiotal år tillbaka planerade mellanriksjärnvägen Trysil—Stöa—Dalarna bör förverkligas. Vi äro fullt medvetna därom, att under nuvarande förhållanden med brist på arbetskraft inom så gott som samtliga områden av näringslivet det knappast kan ges något vidare utrymme åt järnvägsbyggande även om det liksom här gäller utökning av kommunikationerna mellan det egna och ett angränsande land. Man torde emellertid kunna förutsetta, att det genom världskriget förorsakade onormala tillstånd, som nu råder, väl så småningom kommer att ge rum åt något annat, ehuru tidpunkten för ändringen knappast av någon kan anges. Tiden måste dock anses lämplig för utredning av föreliggande spörsmål, och med hänsyn till vad i det föregående anförts är det av behovet påkallat att underhandlingar skyndsamt upptagas med grannlandet för träffande av överenskommelse.

Under hänvisning till vad ovan anförts tillåta vi oss vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning angående anläggande av mellanriksjärnväg Trysil—Stöa—Dalarna, varvid i första hand avses upptagande av underhandlingar med norska regeringen för träffande av erforderlig överenskommelse härom, samt för riksdagen framlägga det eller de förslag som därav kunna föranledas.

Stockholm den 15 januari 1948.

*Evald Ericsson*  
i Sörsjön.

*Gust. K. Hellbacken.*

*Arvid Hallberg.*

*E. Pettersson,*  
Ersbacken.

*Rob. L. Jansson,*  
Aspeboda.

*Verner Karlsson.*

*Hildur Alvé.*

*Birger Gezelius.*