

Nr 227.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående en järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *C. E. Eriksson m. fl.* (I: 55) och den andra inom andra kammaren av herr *Severin* i Gävle *m. fl.* (II: 97), har hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en ingående utredning jämte det förslag, vartill utredningen må föranleda, i fråga om järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen.

Beträffande de skäl, som motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, får utskottet hänvisa till motionen I: 55.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, *länsstyrelserna i Gävleborgs och Jämtlands län* samt *järnvägsstyrelsen* avgivit yttranden, vilka fogas såsom bilagor till utskottets förevarande utlåtande (*Bilaga A, B och C*).

Utskottet. Förevarande järnvägsprojekt har, såsom av motionen I: 55 närmare framgår, genom ortsintressenternas försorg gjorts till föremål för en preliminär utredning, varvid bland annat frågan om anläggningskostnaderna behandlats. Enligt denna utredning skulle kostnaderna för sträckan Ljusdal—Sveg komma att uppgå till omkring 20 miljoner kronor, medan kostnaderna för sträckan Hede—norska gränsen beräknats till omkring 16 miljoner kronor. För hela projektet skulle sålunda erfordras en kapitalinvestering på tillhopa 36 miljoner kronor. Motionärerna framhålla emellertid, att de angivna beloppen måste anses ligga något i underkant. Med hänsyn bland annat till att de ifrågavarande beräkningarna hänföra sig till 1946 års prisnivå uppskattar järnvägsstyrelsen för sin del kostnaderna för projektets realiserande till minst 40 miljoner kronor.

Förutom nu berörda tekniska utredning ha vederbörande intressenter även låtit verkställa vissa trafik- och driftekonomiska undersökningar rörande den projekterade järnvägen. Dessa undersökningar ge vid handen, att för företaget i fråga måste beräknas ett årligt driftunderskott på närmare 1,2 miljon kronor eller, enligt ett något gynnsammare alternativ, på i runt tal 730 000 kronor. Med utgångspunkt från dessa siffror, vilka visa att någon förräntning av den erforderliga kapitalinvesteringen icke är att

1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1948. 6 saml. Nr 227—228.*

påräkna, har järnvägsstyrelsen hemställt, att förevarande motioner måtte av utskottet avstyrkas.

Enligt utskottets mening synas emellertid på det ifrågavarande projektet böra anläggas även andra och vidare synpunkter än enbart de strikt järnvägsekonomiska. I detta sammanhang vill utskottet särskilt fästa uppmärksamheten vid den omständigheten, att Härjedalen i kommunikationshänseende måste anses utgöra en av de mest eftersatta delarna av vårt land. Visserligen ha efter inlandsbanans tillkomst förhållandena härutinnan förbättrats, men bristen på en genomgående öst-västlig järnvägslinje, som kunde förbinda landskapet med såväl Östersjön som Atlanten, gör sig alltjämt starkt kännbar. Även vägnätet är föga utbyggt. Befintliga vägar äro därtill i stor utsträckning av dålig beskaffenhet, vilket kunnat konstateras av utskottet, som med anledning av de motionsvis framförda yrkandena avlagt besök i de ifrågavarande trakterna. Vad nu sagts angående Härjedalen äger tillämplighet även på förhållandena i västra Hälsingland.

Det tillstånd vari kommunikationsväsendet befinner sig torde vara en av anledningarna till den efterblivenhet som i olika avseenden utmärker näringslivet i de nyssnämnda områdena. Såsom en följd härav har särskilt under senare år en relativt sett mycket omfattande nettoutflyttning ägt rum från de församlingar som skulle komma att beröras av det projekterade järnvägsföretaget. En undersökning av de flyttades åldersfördelning har visat, såsom framgår av motionen I: 55, att av 1946 års omflyttningsöverskott utgjorde antalet personer i åldern 15—34 år 60 procent, medan antalet personer under respektive över anförda ålderstal uppgick till 20 procent av vardera gruppen. Icke minst ur allmänt sociala synpunkter måste enligt utskottets mening denna utveckling anses innebära stora olägenheter.

Av såväl motionärerna som länsstyrelserna i Jämtlands och Gävleborgs län har framhållits, att starka skäl föreligga för antagandet att ett förverkligande av de ifrågavarande järnvägsplanerna måste tillmätas utomordentlig betydelse för näringslivets tillväxt och differentiering inom de berörda trakterna. För egen del vill utskottet i detta sammanhang särskilt erinra om att den utan all jämförelse viktigaste näringskällan utgöres av skogen. Såsom utskottet varit i tillfälle att konstatera, måste emellertid skogsvården i dessa trakter anses vara behäftad med avsevärda brister. I särskild grad gäller detta förbättrings- och återväxtåtgärder. Därest den projekterade järnvägen komme till stånd, synas emellertid förutsättningarna för restaureringsarbetet i skogarna väsentligen förbättras. Därigenom skulle jämväl möjligheter skapas för transport av sådant virke, som icke kan flötas men på sistone vunnit ökad användning såsom råvara icke endast för möbel- och skidtilverknig utan även inom den kemisk-tekniska industrien. Framhållas må dessutom, att i de ifrågavarande trakterna finnas stora

skogsområden, vilkas avfallsprodukter på grund av bristen på järnvägsförbindelser icke för närvarande kunna nyttiggöras.

Näringslivet i Härjedalen och västra Hälsingland är, såsom tidigare antytts, föga differentierat. Inom en nära framtid torde emellertid vattenkraften i Ljusnan, på sätt redan skett eller håller på att ske beträffande flertalet övriga norrlandsälvar, komma att exploateras. Förutsättningar för en mera omfattande industrialisering av Ljusnans dalgång skulle därigenom uppstå. Dessa möjligheter skulle emellertid ytterligare utökas, därest järnvägsnätet utbyggdes i enlighet med motionärernas förslag. Icke minst för småindustriens vidkommande torde därigenom skapas ett gynnsamt utgångsläge.

Av motionärerna har jämväl berörts frågan om utnyttjandet av de malmfyndigheter som finnas inom Härjedalen. Säkra hållpunkter för ett bedömande av denna fråga föreligga, såvitt utskottet har sig bekant, ännu icke. Skulle emellertid naturliga förutsättningar för ett återupptagande av gruvhanteringen befinnas vara för handen, torde ett grundvillkor för att driften skall bliva ekonomiskt lönande vara det, att den brutna malmen kan transporteras på järnväg.

Jämväl ur turistsynpunkt torde den planerade järnvägen få antagas komma att spela en ytterst viktig roll. Såsom av länsstyrelsen i Jämtlands län framhållits, har Härjedalen stora naturliga förutsättningar att bli ett turistland av ungefär samma rang som grannlandskapen i norr och söder. Ett avgörande hinder härför har emellertid hittills utgjorts av de bristfälliga kommunikationerna. En järnväg skulle därför genom väsentligt utökad turisttrafik tillföra landskapet betydande ekonomiska värden. Utskottet finner sig i detta sammanhang även böra framhäva den roll som ett förverkligande av projektet skulle spela för utvecklandet av de kulturella och ekonomiska förbindelserna med Norge.

De synpunkter som i det föregående anförts utgöra enligt utskottets mening starka skäl för att den i motionerna I: 55 och II: 97 berörda frågan göres till föremål för särskild utredning. Såsom tidigare nämnts föreligga redan vissa preliminära undersökningar i ämnet; dessa torde emellertid behöva kompletteras och överarbetas för att erforderliga bedömningsgrunder — ekonomiska, näringspolitiska och sociala — för ett definitivt ställningstagande till det ifrågavarande förslaget skola erhållas. Särskild uppmärksamhet synes i samband därmed böra ägnas frågan om möjligheten att exploatera de i Härjedalen befintliga malmfyndigheterna. Med hänsyn till att den planerade järnvägen skulle få karaktären av en ny mellanriksbana torde det under utredningsarbetets gång även vara nödvändigt att söka kontakt med vederbörande norska myndigheter i och för precisering av den norska inställningen till projektet. Även om utredningen givetvis bör omfatta hela den väckta frågan, kan det ur vissa synpunkter vara lämpligt, att det förslag vartill utredningen kan föranleda uppgöres under

beaktande av de i banbygget ingående olika etapperna. Utskottet, som för sin del från nu föreliggande utgångspunkter är av den uppfattningen, att en järnvägsanläggning synes innebära den mest ändamålsenliga lösningen av förevarande spörsmål, finner det dock naturligt att utredningen kommer att omfatta jämväl frågan om i vad mån och till vilken kostnad de ifrågakvarande trakternas kommunikationsbehov skulle kunna tillgodoses genom utbyggnad av vägnätet med tillskapande av nya eller förbättrade omnibus- och stambillinjer.

Med tillstyrkande av motionerna I: 55 och II: 97 får utskottet sålunda hemställa,

att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om en utredning rörande frågan om en järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen i enlighet med de av utskottet anförda synpunkterna.

Stockholm den 26 juni 1948.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Johan Bernhard Johansson, Lindström, Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Mannerskantz, Heiding, Boman, Berling, Sundelin, Carl Sundberg, Hesselbom och Ivar Persson; samt

från a n d r a kammaren: herrar Eriksson i Stockholm, Malmborg i Skövde, Falla, Andersson i Malmö, Rubbestad, Wallentheim, Lindholm, Åkerström, Holmström, Onsjö, Petterson i Degerfors och Persson i Vinberg.

Reseryation

av herrar *Mannarskantz* och *Falla*.

*Bilaga A.**Till Riksdagens statsutskott.*

Genom remissresolution den 25 februari 1948 har länsstyrelsen anbefallts att till utskottet avgiva utlåtande över de inom riksdagens båda kamrar väckta och till utskottet hänvisade likalydande motionerna I: 55 och II: 97 angående en järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen.

Med anledning härav får länsstyrelsen anföra följande.

Kommunikationsförhållandena inom Härjedalen och nordvästra Hälsingland kunna icke anses vara tillfredsställande. Såsom i motionerna framhållits, har också vid olika tidpunkter framkommit önskemål om en förbättring av dessa förhållanden. De åtgärder, som i sådant syfte vidtagits, ha dock hittills icke medfört något praktiskt resultat. I likhet med motionärerna och på av dem anförda skäl anser emellertid länsstyrelsen, att det skulle vara av betydande värde om en utbyggnad av järnvägsnätet inom detta område kunde komma till stånd. Önskvärdheten härav har för övrigt framförts av länsstyrelsen vid olika tillfällen och senast i länsstyrelsens år 1947 till Konungen avgivna utlåtande över Norrlandskommitténs betänkande angående åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland. Blott genom ifrågasatt utbyggnad av järnvägsnätet synas transportproblemen inom området kunna nå en tillfredsställande lösning. Länsstyrelsen, som till fullo delar motionärernas uppfattning, att ärendet genom statsmakternas försorg bör göras till föremål för en ingående utredning, får alltså på det kraftigaste tillstyrka motionärernas hemställan.

Gävle i landskansliet den 5 mars 1948.

RICKARD SANDLER.

Gösta Finngård.

*Bilaga B.**Till Riksdagens statsutskott.*

I anledning av Kungl. Maj:ts nådiga remiss den 25 februari 1948 med anmodan att avgiva yttrande över inom riksdagen väckta och till utskottet hänvisade motioner angående en järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen får länsstyrelsen i underdånighet anföra följande.

Länsstyrelsen har i ett den 14 mars 1945 dagtecknat, till Norrlandskommittén avgivet yttrande redogjort för de önskemål, som förefunnes i avseende å förevarande kommunikationsfråga, ävensom för de skäl, som från nationalekonomisk och kulturell synpunkt talade för förverkligandet av järnvägsprojektet i fråga.

Länsstyrelsen har därvid anfört följande:

»Frågan om byggande av järnväg från Ljusdal till Härjedalen har vid flerfaldiga tillfällen diskuterats. Redan på 1850- och 1860-talen uppdöko förslag om att bygga en järnväg mellan Bottniska viken vid Hudiksvall och de inre delarna av landet utmed Ljusne älv och vid mitten av 1870-talet

bildades ett aktiebolag, som erhöll nådigt tillstånd att bland annat bygga Hudiksvall—Härjedalens järnväg i enlighet med ritningar och kostnadsförslag, som upprättats av löjtnanten J. E. Hagdahl. Meningen var då att anlägga en järnväg som fortsättning på Hudiksvall—Näsvikens järnväg, vilken erhållit koncession redan år 1858. Järnvägen skulle framdragas över Delsbo och Hybo samt övergå Ljusnan vid Ede och därifrån fortsätta till Färila och upp efter Ljusnan förbi Säna färjställa till Sveg för framtida fortsättning till Norge. Bolaget lyckades emellertid icke uppbringa det erforderliga byggnadskapitalet, varför företaget icke kom till utförande.

Med anledning av en underdånig framställning från Färila, Ytterhogdals och Ljusdals socknemän med flera därom, att sakkunnig myndighet måtte anbefallas låta förrätta undersökningar samt uppgöra fullständiga planer och kostnadsberäkningar angående framdragande av järnväg mellan Ljusdal och Sveg förbi trakten av Färila kyrka, bemyndigades Kungl. järnvägsstyrelsen genom nådigt brev den 26 november 1897 att förordna lämplig person att ombesörja förbemälda undersökningar och beräkningar. Här-till förordnades kaptenen i Kungl. Väg- och Vattenbyggnadskåren L. Sparr, som sedermera till Kungl. järnvägsstyrelsen avlämnade ett den 15 april 1899 dagtecknat förslag till anläggning av järnvägen i fråga. Statsbanan Hudiksvall—Ljusdal hade då öppnats för trafik redan år 1888 och åren 1895 och 1900 hade koncessioner meddelats å en järnväg från Orsa till Sveg, vilken bana öppnades för trafik år 1909.

Åren 1907 och 1908 verkställde löjtnanten B. Nyström en revision av det av Sparr upprättade förslaget samt upprättade dessutom förslag till en smalspårig järnväg mellan Ljusdal och Sveg. Sedermera tillkom järnvägen Sveg—Brunflo och linjen Sveg—Hede. Genom dessa järnvägar och järnvägen Orsa—Sveg hade Härjedalen visserligen erhållit en del järnvägar, men icke någon gen förbindelse med hamn vid havet. De för sådan järnvägsförbindelses tillkomst intresserade uppdrogo fördenskull åt kaptenen Sparr att på grundval av förslaget av år 1899 uppgöra ett nytt förslag för anläggning av en järnväg från Ljusdal till Sveg och i anledning härav upprättade kaptenen Sparr ett den 1 november 1912 dagtecknat förslag med fullständiga kostnadsberäkningar. Förslaget finnes i tryck utgivet å Hudiksvalls Boktryckeriaktiebolag, Hudiksvall, 1913. Genom kommuners och enskildas andelsteckningar avancerade under förra världskriget frågan om järnväg Ljusdal—Sveg så långt, att järnvägsbyggets ekonomi syntes säkrad, men tillräckligt stöd från statsmakternas sida kunde icke erhållas.

Dåvarande riksdagsmannen I. Bergman i Tännäs väckte vid 1914 års riksdag motion om Hedebanans fortsättande till sjön Lossen i västra Härjedalen och följande år om järnvägens fortsättande till norska gränsen eller med andra ord om en ny mellanriksbana med anknytningspunkt till det norska järnvägsnätet vid Röros. Såväl dåvarande civilministern som järnvägsstyrelsen uttalade sig till förmån för en fortsättning av Sveg—Hedebanan, men statsutskottet avstyrkte motionen för det dåvarande med hänvisning till att arbetet med Sveg—Hedebanan ännu ej påbörjats. På norsk sida väckte förslaget stort intresse.

Vid ett sammanträde i Ljusdal den 15 november 1943 med ombud för intresserade kommuner i västra Hälsingland och i Härjedalen upptogs på nytt frågan om järnväg Ljusdal—Sveg. Därefter hölls den 12 november 1944 ett sammanträde i Sveg med representanter för de berörda kommunerna samt vissa skogsbolag, varvid landshövdingarna i Gävleborgs och Jämtlands län samt representant för Norrlandskommittén voro närvarande,

för dryftande av frågan om järnväg mellan Ljusdal och norska gränsen. Därvid utsågs ett arbetsutskott för vidare utredning i frågan och med uppdrag att hos Kungl. järnvägsstyrelsen anhålla om förnyad utredning av lämpligheten av och kostnaderna för ett järnvägsbygge Ljusdal—Sveg och Hede—norska gränsen.

Inom Härjedalen skulle en järnväg från Ljusdal över Sveg till norska gränsen vara av betydelse för följande kommuner, nämligen Svegs köping, Tännäs, Hede, Vemdalens, Lillhårdals, Linsells, Svegs, Älvros, Överhogdals, Ytterhogdals och Ängersjö landskommuner. Dessa kommuner hade den 1 januari 1944 en folkmängd av 15 874 invånare. Arealen land utgjorde 1 193 532 hektar.

Härjedalen är relativt glest befolkat. Befolkningen är till övervägande delen sysselsatt i jordbruk och skogsbruk. Skogen är den viktigaste näringskällan. Trots den obetydliga tätortsbefolkningen är landskapet i nästan alla avseenden ett underskottsområde med avseende på livsmedel.

Genom tillkomsten av inlandsbanan sköt utvecklingen i Härjedalen stark fart. Av särskilt stor betydelse har varit möjligheten att från vissa delar av landskapet avsätta skogsprodukter. För turistväsendet i landskapet har järnvägens tillkomst varit av avgörande betydelse. Betydande olägenheter i kommunikationshänseende kvarstå emellertid. Genom att befolkningen efter inlandsbanan är hänvisad att begagna färdvägen över Brunflo eller Orsa—Bollnäs för att erhålla förbindelse med norra stambanan bliva varustransporterna på grund av den stora omvägen fördröjades. För resande uppstå större kostnader och färdvägen blir tidsödande. Värdet av snabba kommunikationer kan icke överskattas. En effektivisering av förbindelserna till Härjedalen skulle utan tvekan medföra ett uppsving för dess näringsliv, som är starkt i behov av stöd. För turistväsendet i landskapet skulle snabba kommunikationer vara av mycket stort värde.

Som ovan nämnts är skogen den viktigaste näringskällan. För transport av skogsprodukterna, särskilt sulfit- och sulfatvirket, spela flottlederna en utomordentligt stor roll. Dessa äro emellertid icke tillfyllest. Om skogarna skola kunna utnyttjas för tillverkning av träkol fordras andra kommunikationsmedel. För åstadkommande av god skogsvård är det nödvändigt att skapa avsättning för gallringsvirket. Med nuvarande kommunikationer i landskapet kan man icke med framgång skapa några rotvärden för detta gallringsvirke. Vidare skulle bättre kunna utnyttjas de värdefulla sortimenten av björk, såsom till skidämnen och plywood. Betydande områden av skogsarealen ägas av bolag och det kan fördenskull förväntas, att därest kommunikationsförhållandena förbättras, skogstillgången skall på ett mera rationellt sätt än vad nu är fallet kunna utnyttjas. Även staten äger betydande skogsarealer i landskapet. Ljusnedals och Tännäs renbetesland äro belägna här upp mot riksgränsen. Å dessa marker skulle kunna utvinna betydande mängder telefon- eller telegrafstolpar samt slipers. Större förädlingsverk finnas ännu icke inom landskapet. Detta torde i viss mån hava samband med att tillgången till elektrisk kraft ännu icke är tillräcklig. Utbyggnad av vattenkraften är dock ifrågasatt. Därest kommunikationerna förbättras och elektrisk kraft blir mera tillgänglig, kan en betydande utveckling av industrien i landskapet förväntas.

För avsättningen inom landet av renkött skulle en järnväg till västra Härjedalen vara av stor betydelse. Före världskrigets utbrott uppköptes i dessa trakter stora mängder renkött av norrmän och utfördes till Norge, dit bättre kommunikationsförhållanden rådde.

Härjedalen har stora naturliga förutsättningar att bli ett turistland av ungefär samma rang som grannlandskapen i norr och söder. Det i jämförelse med dessa isolerade läget utgör emellertid ett hinder och det är därför av största vikt, att isoleringen i görligaste mån brytes genom att kommunikationerna såväl till och från som inom landskapet göras för turisterna så förmånliga som möjligt. Järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och Härjedalens västra delar är ur denna synpunkt ett gammalt önskemål, och om denna förbindelse skulle komma till stånd, skulle resandefrekvensen till Härjedalens storslagna fjällvärld säkerligen komma att taga en betydande omfattning. Vid upprepade tillfällen hava klagomål till länsstyrelsen från skilda håll framförts beträffande förbindelserna till orter i Härjedalen, som äro kända såsom turistorter, såsom Fjällnäs, Funäsdalen, Bruksvallarna och Tännadalen, till vilka förbindelse erhålles över Röjan eller Sveg och Hede, ävensom Lofsdalen med förbindelse från Sveg samt Ljungdalen med förbindelse över Åsarna. Genom den ifrågasatta järnvägen skulle betydande lättnad uppstå i nu berörda hänseende. Resetiden skulle avsevärt förkortas och kostnaderna bliva betydligt lägre.

I och med förverkligandet av järnvägsprojektet Ljusdal—norska gränsen och samtrafik med norska statsbanorna skulle en ny förbindelseled mellan Bottniska viken och Atlanten komma till stånd med Hudiksvall med dess djuphamn som förbindelsens ena ändpunkt. För en blivande transitotrafik Ryssland—England måste en sådan led vara av synnerligen stor betydelse.

Ur strategisk synpunkt torde den ifrågasatta järnvägen komma att hava ett stort värde.

Beträffande sträckningen av järnvägen mellan Ljusdal och Inlandsbanan hava olika förslag framkommit, nämligen antingen sträckan Ljusdal—Färila—Ytterhogdal eller Ljusdal—Färila—Kårböle—Ängersjö—Älvros eller Ljusdal—Färila—Los—Fågelsjö. För sträckningen över Los har särskilt framhållits förekomsten av malmfyndigheter i trakten av Los. Frågan om den lämpligaste sträckningen kan givetvis icke bedömas förrän närmare utredning härom blivit verkställd.

Starka skäl tala således för utredning angående järnväg Ljusdal—västra Härjedalen. Med hänsyn till den stora betydelse motorismen före nu pågående krig hade och den konkurrens som rådde mellan järnvägs- och biltrafik under åren närmast före världskrigets utbrott torde emellertid vid denna utredning böra jämväl undersökas om de krav å förbättrade kommunikationer, som förefinnas för berörda trakter, kan på ett nöjaktigt sätt tillgodoses utan järnvägsförbindelse genom utbyggnad av landsvägarna, vilka i Härjedalen icke hava den kapacitet som erfordras, och förbättring av omnibus- och lastbilstrafiken. De betydande avstånd, varom här är fråga, och de massfrakter av särskilt skogsprodukter som kunna ifrågakomma synas emellertid tala för byggande av järnväg.»

Såsom av motionerna framgår, tillsattes vid ett sammanträde inför länsstyrelsen och länsstyrelsen i Gävleborgs län med ordsbefolkningen i Härjedalen och västra Hälsingland i Sveg den 12 november 1944 en kommitté med uppdrag att upptaga frågan till förnyad prövning. Den preliminära utredning, som sedermera, på uppdrag av kommittén, verkställdes av f. d. 1:e baningenjören Manne Briandt, förelåg till diskussion vid ett förnyat sammanträde inför länsstyrelsen i Sveg den 6 september 1947. Briandts förslag omfattade å delen Ljusdal—Sveg tre alternativ samt å delen från Hede till norska gränsen två alternativ. Diskussionen om de olika projekten utmynnade i en hemställan till vid sammanträdet närvarande statsrådet

Nilsson att, med beaktande av de synpunkter, som i ärendet nu och tidigare framförts, ägna frågan sitt välvilliga intresse och medverka till att utredningarna fördes vidare.

Länsstyrelsen vill understryka den synnerliga angelägenheten av att nu förevarande, för Härjedalen och västra Hälsingland vitala trafikfråga bringas till ett lyckligt slut, så snart den nuvarande situationen på arbets- och materielmarknaden det medger. De skäl, som tidigare framförts i olika sammanhang för förbättrande av kommunikationerna i de landsdelar, varom här är fråga, äga fortfarande aktualitet och hava ingalunda förlorat i styrka.

Den ingående utredning, varom motionärerna hemställa under framhållande av att flera sidor av denna kommunikationsfråga trots de mångåriga diskussionerna ännu icke blivit belysta, vill länsstyrelsen på det livligaste tillstyrka. Det vore önskvärt, att i en blivande utredningskommitté, vars arbete förutsattes skola bedrivas med största möjliga skyndsamhet, de kommuner i Härjedalen och västra Hälsingland, som beröras av järnvägsprojektet, bleve på lämpligt sätt representerade.

I handläggningen av detta ärende hava deltagit undertecknade, landshövding och länsassessor.

Östersund i landskansliet den 8 mars 1948.

TORSTEN LÖFGREN.

Folke Holmberg.

Bilaga C.

Till Riksdagens statsutskott.

Genom tvenne ämbetsskrivelser den 25 februari 1948 har Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att till utskottet avgiva begärt yttrande över följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen *dels* två likalydande motioner, I: 11 och II: 18, om anläggande av en mellanriksjärnväg Trysil—Stöa—Dalarna, *dels ock* två likalydande motioner, I: 55 och II: 97, angående en järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen.

Ifrågavarande motioner avse två i järnvägsgeografiskt hänseende helt skilda och ur mer lokala bedömningssynpunkter av varandra oberoende järnvägsprojekt. Båda projekten syfta emellertid därjämte till åstadkommande av nya mellanriksbaneförbindelser och äro alltså, bedömda ur denna vidare synpunkt, av ungefär likartad natur. Det torde dessutom vara anledning förmoda, att det ena projektet nu i viss mån aktualiserat det andra. Med hänsyn till anförda omständigheter har styrelsen funnit naturligt och lämpligt att behandla samtliga motioner i ett och samma yttrande, varvid början göres med de båda sistnämnda motionerna, när det däri framförda projektet — enligt vad som framgår av motionernas innehåll och nedan lämnade kompletterande redogörelse — redan gjorts till föremål för vissa utredningar, som kunna tjäna till ledning vid frågans bedömande, vilket däremot icke är fallet med det andra projektet.

I. Motionerna I: 55 och II: 97 angående en järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen.

Vid möte i Ljusdal i november 1943 tillsattes ett arbetsutskott för att söka aktualisera frågan om en järnvägsförbindelse Hudiksvall—norska gränsen. I skrivelse den 22 mars 1945 hemställde nämnda utskott om utredning genom järnvägsstyrelsens försorg rörande behovet och lämpligheten av en statlig järnväg Ljusdal—Sveg och Hede—norska gränsen samt erbjöd sig att för detta ändamål ställa till styrelsens förfogande visst av intressenterna sammanbragt belopp. I sitt svar på denna skrivelse framhöll styrelsen bl. a., att det i första hand syntes böra ankomma på norrlandskommittén att taga ställning till här ifrågavarande järnvägsprojekt och verkställa eller låta verkställa de ytterligare utredningar, som för ett sådant ställningstagande eventuellt kunde befinnas erforderliga. På grund härav ansåg sig styrelsen icke kunna tillmötesgå arbetsutskottets hemställan men antydde samtidigt, att syftet med den till styrelsen gjorda hänvändelsen även borde kunna tillgodoses på det sättet, att arbetsutskottet anlätade någon för uppdraget kvalificerad enskild utredningsman för att verkställa den närmare utredning, som intressenterna funne erforderlig för frågans klarläggande.

Vid ett i Sveg i november 1944 hållet sammanträde med olika intresserade parter för ifrågavarande järnvägsprojekt bildades en särskild kommitté för frågans vidare utredande. Såsom framgår av innehållet i förevarande motioner uppdrog denna kommitté därefter åt f. förste baningenjören M. Briandt att verkställa en preliminär utredning rörande den tilltänkta banans sträckning och nuvarande anläggningskostnader m. m. Enligt denna utredning, som framlades i juni 1947 och som i vissa avseenden bygger på tidigare utförda undersökningar, beräknas anläggningskostnaderna för en järnvägsförbindelse Ljusdal—norska gränsen till omkring 36 milj. kronor, därav för sträckan Ljusdal—Sveg 20 milj. kronor och för sträckan Hede—norska gränsen 16 milj. kronor. Med hänsyn till att angivna kostnadsbelopp, såsom även motionärerna framhålla, torde ligga något i underkant — enligt vad styrelsen erfarit, lära utredningsmannens beräkningar hänföra sig till 1946 års prisnivå — och då desamma dessutom icke innefatta några kostnader för den rullande materiel, som erfordras för trafikens ombesörjande, synes man överslagsvis och utan att ingå på någon närmare granskning av den sålunda verkställda utredningen kunna utgå från att projektets realiserande skulle kräva en kapitalinsats av i runt tal minst 40 milj. kronor. .

Till komplettering av den av motionärerna lämnade redogörelsen anser sig styrelsen vidare böra meddela, att vederbörande intressenter enligt uppgifter i ortspressen även låtit — genom annan expert — verkställa en trafik- och driftekonomisk utredning rörande den projekterade järnvägen. Resultatet av denna utredning, vilken avlämnades i maj 1947 och som styrelsen på därom gjord framställning nu beretts tillfälle att taga del av, framgår av följande sammanställning rörande beräkningsbara inkomster och utgifter per år.

Anförda uppgifter ge tydligt vid handen, att fråga här är om ett i räntabilitetshänseende synnerligen svagt järnvägsföretag, i det att de motsebara trafikinkomsterna i stället för att — såsom borde vara det normala — bereda åtminstone *någon* täckning och förräntning å den erforderliga kapitalinvesteringen icke uppgå ens till hälften av de rena driftkostnaderna.

	Ljusdal—Sveg	Hede—norska gränsen	Hela sträckan
Tusental kronor			
Inkomster	409	320	729
Driftutgifter	1 072	831	1 903
Underskott	663	511	1 174

Styrelsen har även beretts tillfälle att taga del av en av f. förste baningenjören M. Briandt upprättad promemoria, i vilken den ovannämnda trafik- och driftekonomiska utredningen gjorts till föremål för en kritisk granskning. Briandt kommer där till följande resultat beträffande de beräkningsbara inkomsterna och utgifterna per år.

	Ljusdal—Sveg	Hede—norska gränsen	Hela sträckan
Tusental kronor			
Inkomster	498	320	818
Driftutgifter	865	684	1 549
Underskott	367	364	731

Utän att taga ställning till vilken av dessa beräkningar, som kan anses mest sannolik, torde utan vidare kunna konstateras, att ifrågavarande järnvägsprojekt, även om detsamma bedömes på det betydligt gynnsammare sätt, som Briandt funnit skäligt, måste betecknas såsom finansiellt mycket svagt.

Inberäknat räntan — efter en räntefot av 3 procent — å ovan angivna, till i runt tal 40 milj. kronor uppskattade engångskostnad torde järnvägens anläggning och drift, att döma av förenämnda utredningar, kunna väntas förorsaka det allmänna en årlig kostnad på omkring 2,4 eller alternativt 1,9 milj. kronor, vilket motsvarar ränta på ett kapital på 80 respektive 64 milj. kronor.

De företags- och järnvägsekonomiska förutsättningarna för en dylik järnväg torde därmed vara tillräckligt belysta och klarlagda.

På sätt i dylika fall plägar ske har den av intressenterna anlidade utredningsmannen i sin prognos rörande den motsebara trafikomfattningen även tagit i beaktande den utveckling i olika hänseenden, som tillkomsten av en järnväg enligt hans mening kan väntas giva upphov till. Då styrelsen utgår från, att berörda utredning genom intressenternas försorg även kommer att tillhandahållas utskottet, torde några ytterligare detaljer rörande innehållet i densamma icke behöva återgivas i detta sammanhang. Styrelsen anser sig här endast böra framhålla, att ifrågavarande utredning icke ger stöd för den av motionärerna hävdade meningen, att den ifrågasatta järnvägen i och för sig skulle möjliggöra en exploatering av de inom trafikområdet befintliga naturtillgångarna i den utsträckning, som av motionärerna antytts.

Vare sig frågan bedömes ur företags- eller samhällsekonomisk synpunkt synas alltså de i ärendet hittills verkställda utredningarna knappast bestyrka sannolikheten av motionärernas förmodan, att förverkligandet av projektet — åtminstone sett på något längre sikt — ej skulle behöva be-

traktas som en uppoffring från samhällets sida. De torde fastmer berättiga till en rakt motsatt uppfattning. Under sådana förhållanden och då enligt styrelsens mening redan nyssnämnda utredningar torde vara tillräckligt utförliga och klarläggande för att möjliggöra ett ställningstagande till järnvägsalternativet, anser styrelsen för sin del behov icke föreligga av den ingående utredning, varom nu hemställts.

Rörande det av norrlandskommittén i dess betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland (SOU 1946: 84) framlagda förslaget att anordna en s. k. stambillinje mellan Ljusdal och Sveg samt mellan Hede och norska gränsen uttala motionärerna följande.

»Utan att taga slutlig ställning till denna fråga önska vi framhålla, att det måste anses mera fördelaktigt med en järnväg än stambillinje, även om järnvägen i anläggningskostnad skulle komma att ställa sig betydligt dyrare. De komplikationer, tidsförluster och därmed fördyringar, som alla omlastningar skulle komma att medföra, synas tala för att anläggandet av en järnväg skulle vara det mest ändamålsenliga.»

Med anledning av detta uttalande må framhållas, att ovannämnda, närkast för järnvägsprojektets aktualisering bildade lokala kommitté, enligt vad som framgår av norrlandskommitténs betänkande, tidigare direkt till sistnämnda kommitté framfört sina synpunkter och önskemål rörande denna fråga och därvid bland annat anfört, att en objektiv utredning borde verkställas, huruvida andra trafikmedel än järnväg kunde tänkas bättre tillgodose landsdelens behov av kommunikationer. Även handelskammaren i Gävle har till kommittén framhållit, att som alternativ till järnvägen borde undersökas huruvida icke transportproblemet för de trakter, järnvägen vore avsedd att tjäna, på ett smidigare och lämpligare sätt kunde lösas genom landsvägstrafikens effektivisering. Sålunda vore det enligt handelskammarens mening tänkbart, att en utökad linjetrafik med traktortåg, bilar och bussar, efter erforderlig förbättring av landsvägen Ljusdal—Sveg, skulle kunna fylla motsvarande uppgift. Liknande synpunkter ha framförts av Gävleborgs läns skogsvårdsstyrelse ävensom av länsstyrelsen i Jämtlands län, varvid länsstyrelsen dock framhållit, att de betydande avstånd, varom här vore fråga, och de massfrakter av särskilt skogsprodukter, som kunde ifrågakomma, syntes tala för byggandet av järnväg.

För egen del uttalade norrlandskommittén i sitt betänkande, att behovet av förbättrade kommunikationer inom det här berörda området tills vidare borde kunna tillgodoses genom en stambillinje från Ljusdal till Sveg och en liknande billinje Hede—Funäsdalen—norska gränsen. Anläggandet av dylika stambillinjer behövde emellertid enligt kommitténs mening icke för framtiden utesluta byggandet av järnvägar, om det visade sig, att billinjerna icke vore tillfyllest för den trafik, som kunde tänkas uppkomma, eller eljest genom närmare utredningar angående kostnaderna och driftökonomien för en järnvägsrörelse i detta trafikområde klarlades, att förutsättningar härför vore för handen.

Huruvida och i vad mån sådana förutsättningar föreligga torde numera få anses klarlagt i och med de utredningar, för vilka här ovan redogjorts.

Slutligen anser sig järnvägsstyrelsen böra omnämna, att styrelsen i yttrande över norrlandskommitténs nyssnämnda betänkande förklarat sig icke ha något att erinra mot ett uppdrag att verkställa utredning beträffande de av kommittén föreslagna stambillinjernas sannolika ekonomi.

Med hänsyn till att, såsom redan nämnts, för ändamålet tillräckligt klar-

läggande utredningar redan föreligga beträffande järnvägsalternativet synes det styrelsen alltså tillfyllest, att det ytterligare utredningsarbete, som må finnas av förhållandena påkallat, inriktas på att undersöka möjligheterna och förutsättningarna att tillgodose det inom området befintliga trafikbehovet genom landsvägstransporter. Först i och med att sistnämnda alternativ klarlägges i olika hänseenden torde det nämligen bli möjligt att bedöma, på vilket sätt det påstådda behovet av förbättrade kommunikationer lämpligen bör tillgodoses.

Under åberopande av vad sålunda anförts och med hänsyn jämväl tagen till det förhållandet, att den ifrågasatta järnvägsförbindelsen mellan Ljusdal och norska gränsen även är avsedd att bli ett led i en mellanriksbana — på grund varav frågan berör icke blott svenska utan även norska intressen och därför har en betydande räckvidd — får järnvägsstyrelsen hemställa,

att motionerna I: 55 och II: 97 måtte av utskottet avstyrkas.

II. Motionerna I: 11 och II: 18 om anläggande av en mellanriksjärnväg Trysil—Stöa—Dalarna.

Rörande det i motionerna I: 11 och II: 18 framförda projektet om en mellanriksjärnväg Trysil—Stöa—Dalarna föreligga, såvitt styrelsen har sig bekant, inga under de senare åren verkställda utredningar, som kunna tjäna till ledning för ett bedömande vare sig av anläggningskostnaderna och den sannolika räntabiliteten för en dylik mellanriksbana eller av densnas betydelse ur nationalekonomisk synpunkt. I dessa hänseenden innehålla motionerna endast några mera allmänt hållna uttalanden. Sålunda framhålles bl. a., att det icke synes 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, att byggnadsprogrammet blir av förhållandevis ganska ringa storlek, varför icke heller kostnadssumman blir avsevärd, att det vid sådant förhållande icke torde böra tillmätas någon avgörande betydelse, om företaget ger ett mycket gott eller något sämre resultat med avseende på förräntningen, men att det förefaller 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 har förutsättningar att vara till nytta för båda parterna. Dessa synpunkter utvecklas ytterligare i det följande, alltjämt dock utan några sifferbelägg, som kunna vara ägnade att möjliggöra ett mera konkret bedömande av frågan.

Styrelsen nödgas på grund härav konstatera, att ifrågavarande järnvägsprojekt befinner sig på ett vida tidigare förberedelsestadium än järnvägsprojektet Ljusdal—norska gränsen, för vilket — såsom meddelats härövan — vissa klarläggande utredningar verkstälts. Det vore givetvis önskvärt, om varje dylikt järnvägsprojekt — och sålunda även det, varom nu är fråga — vore belyst med åtminstone några dylika utredningar, innan det underställdes statsmakterna. Det borde för övrigt ligga i vederbörande intressenters eget intresse — och även inom deras ekonomiska möjligheter — att förfara på detta sätt.

Rörande den föreslagna mellanriksbanan Trysil—Stöa—Dalarna framhålla motionärerna förutom ovan återgivna uttalanden, att det är en gammal tanke, som enligt deras förmenande nu anses böra aktualiseras. I detta sammanhang erinras bl. a. om frågans uppkomst omkring sekelskiftet, och

hurusom densamma av vissa skäl då rönt motstånd från svenskt håll. I sistnämnda hänseende framhålles bl. a., att den år 1901 ingivna koncessionsansökningen rörande detta projekt avlogs främst på grund av farhågor för att frakterna från de områden i landet, vilka komme att beröras av järnvägen, och då i första hand 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. Enligt motionärernas mening kan man emellertid numera knappast argumentera på samma vis, som man gjorde vid tiden omkring 1900-talet, och till stöd härför anföres i fortsättningen följande.

»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 Trysilbanan fram till riksgränsen vid Stöa, så förefaller det självklart att liknande prestation kommer till utförande även på vår sida om gränsen.»

Styrelsen är icke fullt övertygad om hållbarheten av denna argumentering. Det är visserligen riktigt, att det till följd av kommunikationernas utveckling numera icke föreligger några särskilda *svårigheter* att forsla virke efter annan kommunikationsled än vattendrag — motionärerna åsyfta väl därvid närmast traktortåg eller dylikt — men vid valet mellan att flotta virket till plats inom Sverige eller att forsla detsamma på annat sätt till plats inom Norge torde väl hänsyn tagas mindre till den praktiska genomförbarheten av det ena eller andra alternativet än till vilket av dessa, som ställer sig fördelaktigast ur ekonomisk synpunkt. Och det torde vara ostridigt, att flottning alltfört utgör det billigaste transportmedlet för de virkes-sortiment, som lämpa sig för detta befordringsätt.

Det förhåller sig enligt styrelsens mening i själva verket så, att ett av de starkaste argumenten för en järnvägsförbindelse i vad avser den norska sträckan just gäller möjligheterna att åt Norge bevara de naturtillgångar, främst i form av skog, som för närvarande tillföras svenska företag, samt att på olika sätt genom förbättrade kommunikationer söka knyta gränsprovinserna fastare till det egna landet. Detta syfte kommer bl. a. till uttryck i en av Trysil Jernbanekomite år 1939 utgiven skrift, »Om Trysil og jernbanesaken». Skriften avser visserligen endast att verka för en järnväg fram till Trysil, alltså en rent norsk inlandsjärnväg, men vad där sägs torde i lika hög grad vara tillämpligt på den järnväg, varom nu är fråga. I skriften framhålles, att under åren 1925—1934 flottades i genomsnitt 200 000 m³ virke per år från eller genom Trysil, varav till Sverige icke mindre än 170 000 m³. Av sistnämnda kvantitet beräknas 145 000 m³ kunna stanna inom Norge, om kommunikationsfrågan löses. Ur skriften må vidare citeras:

»Noe foredlingsanlegg for eksport finnes ikke heroppe. Trysil herredstyre nedsatte for endel år siden en komite som skulde undersøke muligheten for skur i Trysil. Det viste sig umulig å få balanse i beregningen. Vi var for langt fra jernbanen. Trysil kommuneskogkasse har et sagbruk ved Skåre i Sverige, 7 km nord for Karlstad. Her blir endel av trysiltømmeret

i de senere år — ca. 60 000 stokker — saget, mest som snekkerlast, og som transitt sendt til Oslo og solgt der. Dette er dog ingen tilfredsstillende løsning. *Det er mere arbeide i distriktet vi trenger.* Målet må derfor være å få mere foredling av lasten i Trysil.

Finnes der muligheter herfor?

Ja, mulighetene er der, nemlig hvis staten i prinsippet fører jernbanen frem til Trysil, d. v. s. jernbanens fraktsatser må regnes frem til Jordet i nord og til Rundfloen i syd.

Det er fraktene som bestemmer om her skal kunne skapes noen ny rørelse og her er å merke, at avstanden fra Rundfloen til Oslo efter den nye vei er praktisk talt den samme som fra Karistad til Oslo. Fikk man derfor 'jernbanestasjon' ved Lutufallet—Rundfloen, så sparte man fløtningen til Karistad, og mer eller mindre treforedling måtte kunne gro frem heroppe efter hvert.

— — — Lørdalen burde på en eller annen måte støttes med bedre kommunikasjoner. En vei bygget fra Grønset til Støa langs Grøna vilde her være til stor nytte. Dette blir det gamle alternativ for mellemriksbanen over Støa. Ved at denne vei blev bygget, fikk man forbindelse langs riksgrensen, og kunne samle op virket og foredle det i Trysil eller sende det som tørr kubb til norske fabrikker som det passet. Ved Støa kunne anlegges et sagbruk som foredlet alt sagtømmer i Løra og sendte plankene på 'banen' fra Rundfloen.»

Det finnes som av det anförda framgår ingen anledning att i likhet med motionärerna förringa de skäl, som vid 1900-talets början anfördes mot här förevarande järnvägsprojekt. Härtill kommer, att den föreslagna järnvägen — i motsats till vad motionärerna vilja antaga — av allt att döma icke kan bliva räntabel. Såsom redan framhållits föreligger för närvarande ingen trafik- och driftekonomisk kalkyl och heller ingen aktuell utredning angående den lämpliga sträckningen och anläggningskostnaderna för den ifrågasatta mellanriksbanan. Något sifferbelägg för den av motionärerna hysta uppfattningen finnes sålunda icke. Enligt styrelsens mening saknas emellertid anledning antaga, att banan i räntabilitetshänseende skulle äga gynnsammare förutsättningar än järnvägsprojektet Ljusdal—norska gränsen, vilket enligt vad de härom verkställda utredningarna ge vid handen måste betecknas som synnerligen svagt i berörda hänseende. Med hänsyn till näringslivets och bebyggelsens struktur inom respektive banors trafikområden synes tvärtom mycket tala för att räntabiliteten för en mellanriksbana Dalarna—Trysil måste bli ännu mera otillfredsställande än som av de verkställda utredningarna blivit ådagalagt i fråga om en järnväg Ljusdal—norska gränsen. Man måste vidare taga i beaktande, att om järnvägen skall ingå som led i en ny mellanriksbaneförbindelse och icke erhålla blott lokal betydelse — i vilket senare fall räntabilitetsutsikterna självfallet måste bedömas än ogynnsammare — viss del av den för densamma påräkneliga trafiken icke är ny sådan trafik utan för närvarande ombesörjes av andra järnvägar, exempelvis nordvästra stambanan, och därför icke kan räknas den nya järnvägen till godo, då den nu icke bidrager till att öka statens järnvägars inkomster.

Styrelsen vill icke ställa sig helt avvisande till tanken på en utredning av frågan men delar icke motionärernas åsikt, att skyndsamhet är påkallad. Några omedelbara åtgärder från statsmaktens sida finner styrelsen alltså icke erforderliga, utan torde i fråga om det i förevarande motioner fram-

förda järnvägsprojektet lämpligen böra och kunna förfaras på samma sätt som skett i fråga om järnvägsprojektet Ljusdal—norska gränsen, d. v. s. så att vederbörande kommuner m. fl. i första hand ombesörja och bekosta de utredningar, som de med hänsyn till sina intressen framdeles kunna vilja åberopa. Det synes enligt styrelsens mening vara så mycket större anledning att från de svenska statsmakternas sida ställa sig avvaktande tills vidare, som enligt uppgift — bl. a. i motionerna — norska stortinget hittills endast beviljat medel för *utredning* av frågan rörande anläggning av järnväg österut från Elverum genom Trysilbygden och tillkomsten av denna järnväg utgör en nödvändig förutsättning för den nu ifrågasatta mellanriksbaneförbindelsen. Även ur intern norsk synpunkt befinner sig frågan alltså ännu på ett förberedande stadium. Skulle resultatet av denna utredning bliva negativt och bansträckan Elverum—Trysil icke komma till stånd, befinner sig frågan uppenbarligen icke i det läge, som motionärerna utgått ifrån, då de framlagt sin hemställan. Skulle åter resultatet bli positivt och leda till att stortinget beslutar bygga Trysilbanan, då, men icke förr, kunna enligt styrelsens mening förutsättningar anses föreligga för igångsättande av de utredningar och upptagande av de underhandlingar, som från svensk och norsk sida befinnas påkallade.

Vad här anförts rörande formerna för ett eventuellt utredningsarbete bedrivande gäller såsom tidigare framhållits även järnvägsförslaget Hede—norska gränsen; varken för det ena eller andra mellanriksbaneprojektet torde utredningsarbetet kunna anförtros enbart svensk myndighet eller annat uteslutande svenskt utredningsorgan.

I detta sammanhang anser sig styrelsen till slut böra omnämna, att, enligt vad styrelsen erfarit, under det senaste året väckts förslag om ytterligare en mellanriksbaneförbindelse, nämligen från Malung via norra Värmland till Flisa i Norge. Det föreligger sålunda för närvarande minst tre — kanske än flera — olika förslag till nya mellanriksbanor, alla såvitt styrelsen vid en hittills möjlig, mera ytlig bedömning kunnat finna mer eller mindre lokalt betonade men samtidigt av en i jämförelse med vanliga inhemska kommunikationsföretag väsentligt annan och mera vidsträckt karaktär.

Det är en händelse, som ser ut som en tanke, att så många tidigare framförda men alltså olösta mellanriksbaneprojekt nu ånyo ansetts böra aktualiseras. En av anledningarna härtill torde vara, att krigsårens erfarenheter rörande biltrafikens svagheter i tider av brist på drivmedel på vissa håll ökat tilltron till järnvägarna såsom ett mera tillförlitligt medel att tillgodose ett förhandenvarande trafikbehov. En annan, särskilt i detta fall bidragande orsak är nog en i och för sig förklarlig oro, att statsmakterna eventuellt skulle binda sig för ettdera av de nu framförda förslagen, vilket givetvis skulle minska utsikterna för att kunna realisera något av de andra.

Enligt vad som framgår av vad ovan och i de väckta motionerna anförts, har förslaget om en järnväg Ljusdal—norska gränsen framförts tidigare och befinner sig även i ett mera utrett skick än övriga mellanriksbaneprojekt. Att så är fallet torde i sin tur sammanhänga med att detsamma avser ett trafikområde, som innefattas i norrlandskommitténs utredningsuppdrag. Förespråkarna för en bana Ljusdal—norska gränsen ha med andra ord haft ett taktiskt sett mera gynnsamt utgångsläge än intressenterna i övriga företag. Intressenternas egna målmedvetna åtgärder ävensom den förstående, som detta järnvägsprojekt vunnit såväl från norrlandskomit-

téns som från vederbörande länsstyrelser sida, ha helt naturligt icke kunnat undgå att påskynda en motsvarande aktion från övriga håll, där man måhända fruktat, att på detta sätt kunna bli tillbakasatt. De nu föreliggande motionerna ävensom det senast framförda förslaget om järnväg mellan Malung och Flisa torde böra ses mot denna bakgrund.

Uppenbart är emellertid, att de sålunda framförda förslagen icke kunna bedömas var för sig utan måste prövas i ett sammanhang, utan avseende fäst vid det mer eller mindre utredda skick, i vilket de olika järnvägsprojekten för närvarande befinna sig. Lika uppenbart är enligt styrelsens mening, att statsmakterna, oavsett de nu väckta motionerna, med hänsyn till frågornas räckvidd skola finna angeläget att vidtaga lämpliga åtgärder och igångsätta erforderliga förhandlingar, om och när förutsättningar här för befinnas föreligga.

I detta yttrande har styrelsen bedömt de ifrågasatta järnvägsprojekten främst ur ekonomisk synpunkt. Beredskapsmässigt tillkomma andra aspekter, vilka kräva särskilda överväganden i samråd med chefen för försvarsstaben, därest en ytterligare utredning anses påkallad. Så mycket torde emellertid redan nu kunna sägas, att i den mån de här behandlade linjerna skola bedömas ur försvarssynpunkt fordringarna på anläggningarnas tekniska utförande sannolikt bliva sådana, att de komma att medföra ökade anläggningskostnader.

Under hänvisning till vad ovan anförts får järnvägsstyrelsen på frågans nuvarande ståndpunkt hemställa,

att utskottet måtte avstyrka motionerna I: 11 och II: 18.

Stockholm den 8 april 1948.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

G. Dahlbeck.

A. Thorsell.
