

## Nr 54.

Av herr Persson, Einar, m. fl., om anläggande av en mellanriksbana Älvdalen—norska gränsen.

Sverige äger för närvarande fyra järnvägsförbindelser med Norge. Av dessa har den nordligaste linjen Luleå—Narvik till sin huvudsakligaste uppgift att ombesörja malmtrafiken. Den sydligaste norgeförbindelsen, över Kornsjö och Mellerud, har i första hand karaktären av en kontinentalbana för Norges förbindelse med västkusten och utlandet. Linjen över Charlottenberg, som färdigställdes år 1871, representerar den direkta förbindelsen mellan huvudstäderna Stockholm och Oslo. Återstår då mellanriksbanan Sundsvall—Storlien—Trondheim som, med undantag av malmbanan Luleå—Narvik, är den enda egentliga järnvägsförbindelsen mellan norrlandskusten och Västerhavet. Denna linje kom till år 1882. Mellan malmbanan och mellanriksbanan över Storlien är ett avstånd av i runt tal 650 kilometer, omfattande ett område på svensk mark, som icke har något direkt behov av en järnväg till den glest bebyggda nordnorska kusten. Mellan charlottenbergslinjen i söder och trondheimslinjen i norr är avståndet cirka 400 kilometer, som i sig innesluter icke blott gränslandskapen Värmland, Dalarna och Härjedalen, utan även Gästrikland och Hälsingland med dess betydelsefulla hamnar Gävle, Söderhamn och Hudiksvall.

Inom det 40 mil långa området mellan Charlottenberg och Storlien har nu under 75 års tid arbetats för att få ytterligare en järnvägsförbindelse mellan Bottniska viken och Västerhavet. Sålunda förelåg år 1875 ett förslag, benämnt »Hudiksvall—Härjeadalens Jernväg», mellan Hudiksvall och Röros. Nya förslag med i huvudsak samma sträckning uppgjordes 1897, 1912 och nu senast 1947. I motioner till 1948 års riksdag hemställdes om en ingående utredning beträffande järnvägsförbindelse Ljusdal—norska gränsen, baserad på 1947 års bantekniska utredning. Sedan statsutskottet tillstyrkt motionerna beslöt riksdagen att hos Kungl. Maj:t anhålla om föranstaltande av den begärda utredningen. Den med anledning härav tillsatta kommittén avgav den 15 augusti 1952 sitt stora »Betänkande med förslag till förbättrade kommunikationer i Härjedalen och nordvästra Hälsingland». I betänkandet tillstyrktes under vissa förutsättningar anläggandet av en järnväg Ljusdal—Sveg, men järnvägsutredningen ansåg sig icke kunna förorda, att en järnväg Hede—norska gränsen anlägges, så länge nuvarande driftförutsättningar föreligga. Bl. a. hade man funnit, att en framdragnings av gränsbanan till Röros vore alltför oviss. Överenskommelse är dock träffad med den norska »jernbanekommisjonen» om en gemensam undersökning av det sannolika trafikunderlaget i mellanriksbanetrafik på en järnväg Hede—Röros.

Då statsmakterna nu kunna vara i tillfälle att taga ställning till järnvägsförslaget Ljusdal—Sveg, synes mellanriksbaneförslaget Hede—Röros ännu icke vara moget för slutgiltig behandling. Linjen Hede—norska gränsen, av utredningskommittén kallad härjedalsbanan, får i huvudförslaget över Fjällnäs en längd av 95 kilometer och har beräknats kräva en anläggningskostnad av 19,5 miljoner kronor enligt 1950 års prisnivå. Häri ingå ej kostnaderna för marklösen och rullande materiel. Driftunderskottet har efter två olika beräkningsgrunder uppskattats till 360 000 resp. 500 000 kronor, exklusive kapitalränta.

I Värmland och Dalarna äro förslagen till järnvägsförbindelse med Norge ävenledes av gammalt datum. Sålunda framlades år 1877 ett förslag till en järnväg, som avsåg att med Söderhamn som utgångspunkt och över Bollnäs—Mora—Kongsvinger sammanbinda Östersjön med Kristianiafjorden. År 1882 framlades samma projekt i avkortad form under beteckningen Mora—Kongsvinger. Av denna del har endast linjen Mora—Brintbodarna—Malung kommit till utförande. Delen Brintbodarna—Malung är dock numera nedlagd, och Malung har i stället erhållit anknytning till Mora—Vänerns järnväg i Vansbro.

Sedan det norska järnvägsnätet utbyggt från Kongsvinger och norrut till Flisen och Elverum flyttade också de svenska järnvägsplanerna norrut, med stationer i Dalarna som utgångspunkter. Det blev Orsa—Elverum, Orsa—Haelsjön—Flisen, Malung—Limesforsen—Flisen (eller Elverum) och Malung—S. Finnskoga—Flisen. Under åren 1900—1908 utfördes genom statens försorg omfattande undersökningar för inlandsbanans sträckning genom Värmland och Dalarna, varvid förbindelserna med Norge åter aktualiserades. På den norska sidan har också tid efter annan framkommit förslag till gränsbanor utgående från Flisen, Elverum och Rena på linjen Kongsvinger—Trondheim.

Förhoppningarna om en järnvägsförbindelse mellan Norge och Dalarna stå ännu kvar, och arbetet på järnvägsplanernas förverkligande har ej avstannat. Sålunda pågår för närvarande en såväl banteknisk som trafikekonomisk utredning beträffande det gamla linjeförslaget Malung—Klarälvsdalen—Medskogen—(Flisa). Vi ha inhämtat att denna bana skulle få en längd av 100 kilometer och kräva en anläggningskostnad av 24,5 miljoner i enlighet med 1950 års priser.

Av de svenska mellanriksbaneförslagen har linjen Orsa—Stöa bantekniskt sett undergått den mest omfattande undersökningen med uppstakning på marken, kostnadsförslag och uppritning, verkställd och överlämnad år 1896 av A. Törnebohm. I anslutning till det svenska förslaget uppgjordes i Norge år 1900 förslag till mellanriksbana Elverum—Trysil—Stöa. Den år 1901 ingivna koncessionsansökningen rörande anläggning av mellanriksjärnvägen Orsa—Stöa, enligt Törnebohmska förslaget, avlogs dock främst på grund av farhågor för att frakterna från de områden i landet, vilka komme att beröras av järnvägen, skulle kunna ledas från det egna landet, medförande stort förfång för svenska ekonomiska intressen.

I samband med de år 1948 framlagda motionerna om statlig utredning beträffande järnvägsförslaget Ljusdal—norska gränsen hade liknande motioner väckts i första kammaren av herr Einar Persson m. fl. samt i andra kammaren av herr Evald Ericsson i Sörsjön m. fl. med begäran om utredning angående anläggande av mellanriksjärnväg Trysil—Stöa—Dalarna. Statsutskottet yrkade avslag på dessa motioner, och riksdagen beslutade i enlighet med statsutskottets avslagsyrkande, främst av det förhållandet, att inga som helst förberedande utredningar förelågo, som kunde tjäna till ledning för ett bedömande vare sig av anläggningskostnaderna eller räntabiliteten för en dylik mellanriksbana, sådant det kommit till uttryck i kungl. järnvägsstyrelsens yttrande till statsutskottet i anledning av dessa motioner. Styrelsen säger vidare i denna sak: »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.»

Som följd härav hava kommitterade för de norra socknarna i Väster- och Österdalarna uppdragit åt f. förste baningenjören M. Briandt i Stockholm att verkställa en såväl banteknisk som driftekonomisk utredning för järnväg från Älvdalens station på banlinjen Mora—Älvdalen till Stöa vid norska gränsen. Briandts förslag föreligger nu färdigt och har den 1 mars 1952 överlämnats till kommitterade. Den bantekniska utredningen är grundad på okulärundersökning i terrängen, och terrasseringskostnaderna ha beräknats i anslutning till samma slags terräng som det Törnebohmska förslagets profilritningar av år 1896 utvisa. Delen Orsa—Älvdalen har icke ansetts böra medtagas i föreliggande förslag, här kallat »1952 års förslag till mellanriksbana Älvdalen—norska gränsen».

Den föreslagna banlinjen utgår från byn Mjågen, 1,5 km söder om Älvdalens järnvägsstation och 39 km från Mora, med ny station för Älvdalen på östra sidan om och intill kyrkbyns centrum, passerar genom byarna Rot och Loka och intill Brunnsberg och Älvdalsåsen, övergår Österdalälven och fortsätter sedan upp till Hållstugan, där linjen delar sig på två alternativ, huvudalternativet med en mera nordlig sträckning och anslutning till särnabanan vid Sörsjöns station. Det andra alternativet går över Horrunds station på samma bana. Det norra alternativet har valts som huvudalternativ dels för att få en lämpligare sträckning genom kronoparken, dels för att komma i bättre kontakt med bebyggelsen vid Lövnäs samt Västra och Östra Nornäs och dels för att över Sörsjöns station även få en länge önskad järnvägsförbindelse mellan Österdalarna och Särna. Från Sörsjöns station går huvudlinjen genom Sörsjöns by, övergår Fuluälven vid Edforsen och följer sedan den norra sidan av Görälven till Grundforsen och Stöa.

Huvudförslaget får en längd av 90,5 km och har beräknats kräva en anläggningskostnad av 21 miljoner kronor enligt 1950 års prisnivå. Häri ingå ej kostnaderna för marklösen och rullande materiel. Drifkostnaderna beräknas uppgå till 900 000 kronor årligen, och här ingå kapitaltjänstkostnader för rullande materiel och fasta anläggningar. Trafikinkomsterna ha med

stöd av infordrade uppgifter beräknats bliva 650 000 kronor per år, varför driftunderskottet fränsett räntekostnaderna kunnat begränsas till 250 000 kronor per år.

Beträffande alternativet över Horrmund blir denna linje 7 km kortare, men till följd av de svårare terrängförhållandena vid Horrmund och de större broarna obetydligt billigare i anläggning, varför anläggningskostnaderna kunna sägas bli desamma, vilken linje man än väljer. Anslutningen till sårnabanan blir dock gynnsammare i Sörsjön och erbjuder 10 km kortare väg mellan Älvdalen och Särna än en linje över Horrmund.

De socknar som direkt beröras av föreliggande järnvägsförslag äro Älvdalen, Transtrand, Särna och Idre med ett sammanlagt yttinnehåll av 781 310 hektar och med en folkmängd av 12 800 personer. Det omedelbara trafikområdet har en storlek av 374 000 hektar och hyser en folkmängd av 8 600 personer. Då norra Dalarnas huvudvägar följa Öster- och Västerdalälvarnas dalgångar ha vägarna mellan dessa ådalar utformats mera enkelt, varför en järnväg mellan dessa ådalar sannolikt kommer att övertaga huvuddelen av trafiken på dessa vägar, på samma gång som järnvägen erbjuder snabbare förbindelser med Särna, än busslinjen Mora—Älvdalen—Särna under nuvarande förhållanden kan åstadkomma.

En järnväg i enlighet med föreliggande förslag skulle bli av mycket stor betydelse för skogsbruket i dessa trakter. Den produktiva skogsmarken i de övre dalasocknarna utgöres av 358 500 hektar, varav 120 000 hektar falla inom det omedelbara trafikområdet, fördelat på följande sätt:

Älvdalen: kronoskogar .....	25 000 ha
» besparingskog.....	22 500 »
» bolags- och enskilda skogar .....	36 250 »
Transtrand: kronoskogar .....	6 250 »
» besparingskog.....	12 000 »
» bolags- och enskilda skogar.....	10 000 »
Särna och Idre: kronoskogar .....	2 000 »
» » » besparingskog .....	5 000 »
» » » bolags- och enskilda skogar .	1 000 »
	<hr/>
	Summa 120 000 ha

Årliga avkastningen på ovannämnda skogsarealer utgör 233 000 m<sup>3</sup>sk (skogskubikmeter), varav 60 000 m<sup>3</sup>sk, motsvarande 30 000 ton, beräknas bli transporterade på järnvägen, om denna kommer till stånd. Denna skulle också ge möjligheter till utökad avsättning för specialsortiment, massaved, kol samt kol- och brännved. Biltransporterna till järnväg skulle bl. a. för Älvdalens västra revir kunna minskas från nuvarande medeltal av 30 km till ca 10 km. För Älvdalens besparingskog skulle dessa transporter kunna minskas från nuvarande 30 km till 15 km. På grund av den förkortade biltransporten kan man också vänta, att järnvägen kommer att övertaga en hel del virke från flottlederna, då intresset för specialsortiment såsom stolpar,

plywood, slipers, klenare sortiment av barrskog samt björk- och aspmassa-ved blivit mer och mer framträdande hos många köpare. Förvaltaren för Älvdalens besparingsskog beräknar vinsten i de kortare biltransporterna, som den nya järnvägen skulle erbjuda, till 30 000 kronor per år. Skulle besparings-skogen, som planerat, påbörja egen förädling av virket i trakten av Älvdalen, skulle järnvägen få övertaga transporten av hela den årliga avverkningen från det berörda området, uppgående till 32 600 m<sup>3</sup>sk, motsvarande 50 % större virkesmängd än vad som upptagits i det nu beräknade trafikunderlaget.

Transtrands sockens allmäningsstyrelse och kommunalfullmäktige framhålla också den stora betydelse som en mellanriksbana med den föreslagna sträckningen skulle få för skogsbruket inom socknen. Förvaltaren för Särna och Idre socknars besparingsskog gör följande uttalande: »Från både Särna och Idre skulle den kortare vägen till norsk atlanthamn medföra att större kvantiteter sågad vara samt även rundvirke, stolpar, props o. d. skulle kunna frigöras för export. Att ange transportvinsten i tal torde väl knappast låta sig göra, men med tanke på nuvarande långa omväg för våra skogsprodukter över Bottenhavet ut till Atlanten kan väl med visshet sägas att en mellanriksbana, såsom den planerats i föreliggande förslag, skulle medföra transportvinster till mycket stora belopp.» »Nämnas bör att ur skogsvårds-synpunkt ökade avsättningsmöjligheter för tillräckligt stora kvantiteter gallringsvirke i framtiden torde bli en tvingande nödvändighet att söka ernå.»

Ovanstående uttalanden angående mellanriksbanans stora betydelse för skogsbruket inom berörda områden bestyrkas på allt sätt av såväl Dalarnas skogsägareförening som skogsvårdsstyrelsen. Med tillkomsten av de nya kraftverken vid Trängslet och vid Horrmundsvalla ökas möjligheterna för industrianläggningar i dessa områden. Det är också att förvänta att sågverks-industrien, som i stort sett gått ifrån kustförädling, övergår till allt större förädling i inlandet, detta bl. a. beroende på att man vid flottning alltid måste räkna med dels viss sjunkningsprocent, dels en väsentligt längre transporttid än om virket framforslas med bil eller järnväg. Det torde vara ofrånkomligt, att en järnvägslinje, såsom här föreslagits, skulle ha rätt stora förutsättningar att dra sågverksindustrier till de berörda inlandsområdena, så att förädling av virket kan i större utsträckning ske på platsen.

Vid Näset, vid västra ändan av den nära milslånga Nässjön, mellan Näs-sjövässlan och Rotälven finnas utrymme och utmärkt läge för nya industrier därest järnvägsförbindelse erhålles. Likaså är förhållandet vid Lövnäs mellan Rotsjön och Vansjön samt vid Brunnsberg, Älvdalsåsen och Sörsjöns by. Vid Näset (Rot) finnes redan nu en större sågverksanläggning tillhörande Älvdalens Sågverks Aktiebolag med en årlig maximikapacitet av 50 000 ton. Bolaget räknar med att en järnväg, såsom den här föreslagits, skulle möjliggöra inköp av virke från de norska gränstrakterna och från trakter där bilväg saknas, likaså från poster där bilfrakten ställer sig för dyr. Enbart på tågtransporterna till Älvdalens station räknas med en årlig inbesparing av nära 250 000 kronor. Vid Lövnäs avses att utvidga där befintliga små-industri med sågverksrörelse, för vilket järnvägen skulle komma väl till pass.

För Älvdalens största industriföretag, AB Albin Hagström, skulle en mellanriksbana över Slöa få stor betydelse i fråga om både transporter och reseförbindelser, då bolaget har ett dotterföretag i Oslo och en avsevärd del av dess produktion går till Norge. Får den föreslagna järnvägen sin stora betydelse för skapande av nya industrier i de berörda områdena kommer den även att få betydelse för redan befintliga industrier i övre och östra Dalarna.

För jordbrukets vidkommande finnas ej några större fraktojekt att räkna med, då banlinjen huvudsakligen skulle gå fram genom skogsområden. Inom Älvdalen, Transtrand och Särna blir det endast 1 200 hektar åkerareal med 4 100 personers folkmängd som kan räknas tillhöra det omedelbara trafikområdet. Den årliga tillförseln av gödnings- och jordförbättringsmedel samt utsäde till dessa områden har uppskattats till 600 ton. Däremot tillkomma järnvägstransporter av hö och havre till skogsavverkningarna samt ett större ströfoderöverskott i Dalarna för export till Norge.

Beträffande handeln gäller detsamma som för industrierna. Kommunikationerna befrämja industriens och näringslivets och därmed hela samhällets framåtskridande. Om man av nuvarande omsättning på handelns område ej kan räkna med så stort trafikunderlag för den föreslagna järnvägen, måste man kunna uttala den förvissningen att tillkommande nya och utvidgade befintliga industrier i de berörda områdena jämte den med järnvägen ökade skogsavverkningen komma att tillföra handeln en avsevärd ökad omsättning med ty åtföljande nya trafikobjekt.

En mellanriksbana enligt detta förslag skulle öppna nya vägar för handelsutbytet med Norge. Den skulle förena mellersta Sverige, innefattande Dalarna och de sydligaste av de norrländska länen, jämte östersjöhamnarna vid Bottniska viken med ett av Norges mest betydelsefulla områden. De trakter av Norge som skulle beröras av denna mellanfolkliga förbindelse äro, förutom Trysil, Österdalen från Elverum till Röros, Hedemarksbygden och Hamar, östsidan av Mjösen samt Gudbrandsdalen från Lillehammer och norrut, ett område med eu folkmängd av omkring 200 000 människor. Man kan även vänta sig att trakterna kring Møre och Romsdals fylke med Åndalsnes, trakter med synnerligen stora utvecklingsmöjligheter, komma att påverka trafiken på den svenska banlinjen vid dess sammankoppling med den norska trysilbanan. Handelsutbytet med Norge är ju beroende av vad det ena landet kan ge i utbyte mot vad det andra landet kan presteras. De varuslag som Norge kan leverera äro i första hand sill och fisk av alla slag samt oljor och fett, gödnings- och jordförbättringsmedel, kemikalier och metaller. Från norska Västlandet få dessa produkter med denna trafikled den kortaste vägen till Mellansverige. Från Sverige kan Norge med fördel taga emot sågade trävaror, snickerier, tjära, tjäroljor, järn och stål, maskiner, ströfoder o. d. I den trafikekonomiska utredningen för banförslaget har av försiktighetsskäl endast medtagits det minsta möjliga av trafikutbyte med Norge. Kommer en sammanhängande förbindelselinje till stånd mellan Västerhavet och mellersta Sverige, torde man kunna räkna med avsevärt högre siffror.

Man kan då fråga sig: Huru långt hava planerna för den norska anslutningsbanan över Trysil avancerat? På förfrågan hos »Hovedstyret for Norges Statsbaner» har meddelats följande:

Vid stortingets behandling av järnbanepanerna år 1923 medtogs delen Elverum—Trysil Innbygd av trysilbanan, men blevo renalinjen och flisenlinjen slojade. År 1939 enade sig stortinget om en »kompensationsplan», enligt vilken den beslutade banan icke skulle byggas. I stället skulle igångsättas vissa vägarbeten och upprättas en »fraktutjävningsfond». Under och efter de båda världskrigen upptogs åter trysilbaneförslaget, och stortinget beviljade år 1946 medel till vissa förarbeten, såsom detaljstakningar och utarbetande av arbetsplaner. Dessa arbeten äro nu avslutade, och planer och överslag skola inom den närmaste tiden överlämnas till Hovedstyret, som efter genomgång och granskning vidarebefordrar handlingarna till samferdseldepartementet. Finner departementet så lämpligt framläggas proposition till stortinget om arbetets utförande. Förarbetena omfatta således endast delen Elverum—Trysil, dock med iakttagande av de möjligheter, som erbjudas för en förlängning av linjen från Nybergsund till Rundfloen och sammankoppling med en svensk mellanriksbana över Stöa. År 1949 tillsatte stortinget »Jernbanekommisjonen av 1949» för behandling av samtliga landets järnvägsfrågor, och kommissionen väntas skola avlämna sin utredning på nyåret 1953. Härvid skola också förhållandena beträffande trysilbaneprojektet bliva ytterligare klarlagda. Det må även nämnas att planer förefinnas på dels förlängning av den s. k. raumabanan från Ändalsnes ut till kusten vid Ålesund och dels byggande av förbindelsebanor från Hamar norr om Mjösen och Gjøvik till bergensbanan. En mellanriksbana över Trysil skulle sålunda, om dessa planer förverkligades, en gång få direkt förbindelse med såväl Bergen som Ålesund och Västerhavet.

Till sist må framhållas vilken betydelse en mellanriksbana, med den sträckning som här föreslås, skulle få för turisttrafiken. Banan skulle öppna nya och efterlängtade möjligheter för intresserade resenärer att besöka de hittills icke så lättåtkomliga trakterna utefter och i anslutning till den avsedda järnvägen. Den skulle förutom att ge en ny förbindelse med Särna och Idre öppna nya möjligheter att nå icke blott gränslinjerna mot Norge med Fulufjällets utlöpare söderut, utan även de storslagna Trysilsfjällen, den vackra Gudbrandsdalen och fjordarna vid Västerhavet. Norska resenärer skulle säkerligen stimuleras till resor i Dalarna och i Mellansverige genom en dylik järnvägsförbindelse.

I anslutning till vad här blivit anfört må sammanfattningsvis framhållas:

att banförslaget Älvdalen—norska gränsen i jämförelse med andra mellanriksbaneförslag ligger bäst till beträffande utsikterna att erhålla anslutning till de här mera avancerade norska järnvägsplanerna, lämnar det minsta driftunderskottet och kräver ungefärligen samma och i visst fall lägre anläggningskostnad än övriga förslag,

att banan skulle komma att få en mycket stor betydelse för skogsbruket och träförädlingsverksamheten i de av järnvägen berörda trakterna och säkerligen med tiden komme att ge fullt nöjaktiga trafikinkomster,

att de bästa förutsättningar finnas för skapande av nya industrier och utveckling av redan befintliga företag och att denna mellanfolkliga förbindelse med säkerhet skulle stimulera till nytt och ökat handelsutbyte såväl inom det egna landet som med Norge,

att banlinjen, om den ock till en början skulle medföra en mindre driftförlust för statens järnvägar och icke ge inkomst för täckande av räntekostnaderna, dock skulle tillföra det allmänna sådana fördelar, att de till fullo komme att uppväga vad staten på så sätt skulle få lägga ut för banans tillkomst och drift.

Med hänvisning till vad sålunda här blivit anfört och den av f. förste baningenjören M. Briandt gjorda, till chefen för kungl. kommunikationsdepartementet, statsutskottet och kungl. järnvägsstyrelsen överlämnade utredningen, få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en ingående utredning beträffande anläggande av en mellanriksbana Älvdalen—norska gränsen och efter underhandling med den norska regeringen för träffande av erforderlig överenskommelse härom för riksdagen framlägga det eller de förslag som därav kunna föränledas.

Stockholm den 21 januari 1933.

*Einar Persson.*

*And. Sundvik.*

*Karl Damström.*

*Gustaf Snygg.*

*Lars Eliasson.*