

Nr 200.*Utlåtande i anledning av väckta motioner om anläggande av en mellanriksbana Älvdalen—norska gränsen.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Einar Persson m. fl.* (I: 54) och den andra inom andra kammaren av herr *Jansson* i Aspeboda och fru *Lindskog* (II: 67), har hemställts, 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 föranledas.

Motionärerna ha bl. a. erinrat om att i likalydande motioner till 1948 års riksdag förslag framlades om utredning angående anläggande av en mellanriksjärnväg Trysil—Stöa—Dalarna. Dessa motioner avslögos dock av riksdagen, främst av den anledningen att för det dåvarande inga som helst förberedande undersökningar förelågo, som kunde tjäna till ledning för ett bedömande av vare sig anläggningskostnaderna eller räntabiliteten för en dylik mellanriksbana. Enligt vad motionärerna upplysa har emellertid numera verkställts en såväl banteknisk som driftekonomisk utredning för järnväg från Älvdalens station på banlinjen Mora—Älvdalen till Stöa vid norska gränsen. Beträffande resultatet av denna utredning lämna motionärerna följande uppgifter.

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 sårnabanen vid Sörsjöns station. Det andra alternativet går över Horrmunds 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. Driftkostnaderna 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 särnabanan 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 snabba förbindelser med Särna, än busslinjen Mora—Älvdalen—Särna under nuvarande förhållanden kan åstadkomma.

Beträffande den betydelse motionärerna tillmäta den föreslagna järnvägen för näringslivet i de berörda trakterna torde få hänvisas till motionen I: 54 (s. 6—8).

Motionärerna ha vidare omnämnt, att föreliggande planer på en norsk anslutningsbana över Trysil upptagits till behandling inom den år 1949 tillsatta s. k. Jernbanekommissionen. Efter att ha berört den föreslagna mellanriksbanans betydelse ur turistsynpunkt ha motionärerna till sist uttalat följande.

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.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av länsstyrelsen i Kopparbergs län och järnvägsstyrelsen.

Länsstyrelsen har i ärendet infordrat yttrande från *skogsvårdsstyrelsen i Kopparbergs län*, som anfört följande.

Ifrågavarande järnvägsföretag får givetvis beräknas öva ett gynnsamt inflytande på skogsbruket inom av företaget direkt berörda områden. Enbart denna fördel torde dock — på grund av lastbilstrafikens stora konkurrensmöjligheter — näppeligen kunna motivera en skogsbruket åbelöpande kostnadsandel av tillräcklig storleksordning.

Förevarande fråga synes emellertid kunna bedömas jämväl ur andra och kanske viktigare synpunkter än vad som framgår av motionerna.

Genom ökad råvarutillförsel kan företaget måhända verksamt bidra till uppkomsten av en till länets centrala delar förlagd industri för nyttiggörande av sågverksavfall och sådant förädlingsvärt klensvirke, som ej kan flottas och som ej heller kan bära större transportkostnader. En sådan komplettering av Dalälvsområdets skogsindustrier vore enligt vad nedan säges av utomordentlig och vidsträckt betydelse för skogsbruket.

Under normala förhållanden torde den kemiska skogsindustrien få anses vara prisbildande på rundvirkesmarknaden. Härav följer, att även sågverkens träavfall representerar värden, som äro jämförbara med de priser, som betalas för massaved. Dyligt avfall uppkommer vid inom länet belägna sågverk i en myckenhet av flera 100 000 m³ per år.

De virkeskvantiteter, som årligen böra avverkas inom Dalälvens flodområde, utgjordes enligt 1933 års skogsindustrisakkunniga under dåvarande förhållanden bl. a. av 1 993 400 fm³ industrivirke samt av 831 000 fm³ till dimensionen undermåligt virke. Visserligen är situationen beträffande sistnämnda del av den önskvärda årsavverkningen numera avsevärt förbättrad på grund av sänkt minimidimension å lösflottad massaved, men ännu alltjämt äro bristande avsättningsmöjligheter för s. k. sodaved och björkmassaved ett beklagligt hinder för länets skogsbruk. Kristidens goda avsättningsmöjligheter för ved till bränsle och träkol voro i detta hänseende en alltför hastigt övergående välsignelse, som knappast torde återkomma.

Vid skogarnas förnygring kan produktionen av för industriell förädling alltför klenlytt virke elimineras dels genom plantröjning, dels genom plantering i lämpligt förband. Utfallet av dimensioner, som ej nå minimistorlek för lösflottning, läser emellertid alltid komma att bliva betydande. Öppnandet av möjligheter för avsättning av dyligt virke till industriell förädling måste förty vara en angelägenhet av stora mått. Detta så mycket mer som jämväl inlandssågverkens avsättningsmöjligheter för träavfall därigenom bleve avsevärt förbättrade.

Vid en jämförelse mellan transportkostnaderna på flottled och bil- eller järnväg måste man även räkna med de förluster, som vid flottning förorsakas genom att en del virke sjunker. Storleken av den s. k. sjunkvirkesprocenten varierar starkt med virkets beskaffenhet och behandling. Dalälvarnas Flottningsförening, som under hand tillfrågats, har förklarar sig icke kunna lämna några uppgifter härom. Ur litteraturen ha följande uppgifter hämtats: Näslund (1916) fann en medel-sjunkningsprocent av 1,08.

Kinnman (1925) har gjort en utredning, som visar en medelprocent av 2,08. Eide (1934) fann en sjunkningsprocent varierande mellan 1 och 15; medeltal 2,63 %. Oksala (1936) anger sjunkningsprocenten för timmer av barrträd till 2,5 % och för klenvirke 8 % samt för björkstock 9 %. Dessa utredningar torde samtliga avse i ungdomen oröjda och ogallrade eller svagt gallrade skogar med i huvudsak senvuxen ved. Den moderna skogsskötseln syftar emellertid till tidiga och starka utglesningar av bestånden, resulterande i frodvuxet, tungt virke. I den mån flytbarheten hos dylikt virke ej kan ökas genom bättre behandling än den hitintills vanliga, torde högre sjunkningsförluster än ovannämnda vara att förvänta.

På grund av förenämnda och andra skäl har det redan i viss utsträckning visat sig fördelaktigare att utfrakta skogsprodukter på bil och/eller järnväg än på flottled. Sannolikt är, att detta i framtiden blir än mera vanligt framför allt längs biflottleder med dyr flottning.

Då i ärendet lämnade uppgifter och framförda synpunkter näppeligen kunna tillmätas sitt vederbörliga värde utan ingående utredning, ansluter sig skogsvårdsstyrelsen till motionärernas hemställan.

För egen del har *länsstyrelsen* bl. a. erinrat om det yttrande länsstyrelsen på sin tid avgav med anledning av de vid 1948 års riksdag i samma fråga väckta motionerna. Efter att vidare ha framhållit, att den av riksdagen då efterlysta förberedande utredningen numera verkställts, har länsstyrelsen anfört följande.

Denna utredning samt vad motionärerna och skogsvårdsstyrelsen i ärendet anfört styrker länsstyrelsen i dess uppfattning, att starka skäl föreligga för att verkställa en mera ingående utredning i frågan. Det synes emellertid länsstyrelsen redan nu vara klart, att den föreslagna järnvägen till Stöa såsom motionärerna framhållit är mera motiverad och ekonomiskt mera försvarbar än något annat mellanriksbaneförslag.

På grund härav och under åberopande av sitt ovannämnda den 2 mars 1948 avgivna yttrande får länsstyrelsen tillstyrka en utredning i frågan på sätt motionärerna hemställt, dock under förutsättning att en motsvarande utredning göres i Norge beträffande bansträckan Elverum—Trysil—Stöa.

Järnvägsstyrelsen har beträffande de driftekonomiska förutsättningarna för det framlagda projektet gjort följande uttalande.

Såsom framgår av motionen har anläggande av den 90 km långa järnvägen Älvdalen—Stöa beräknats kräva en kapitalinsats — kostnaderna för marklösen och anskaffande av rullande materiel ej inräknade — av 21 milj. kronor vid 1950 års prisnivå. Driftkostnaderna ha beräknats till 900 000 kronor per år och trafikintäkterna till 650 000 kronor, varför bandelens trafikering skulle medföra ett driftunderskott på 250 000 kronor per år fränsett utebliven förräntning av anläggningskapitalet. Det bör emellertid uppmärksammas, att dessa uppgifter icke äro fullt jämförbara, enär driftkostnadsberäkningen av allt att döma hänför sig till prisnivån 1948/49, medan intäktsberäkningen är grundad på den efter 1951 års taxehöjning rådande taxenivån. Detta har även framhållits i utredningen, där det på sid. 47 säges, att »driftunderskottet kommer att bli betydligt större än här beräknade 250 000 kronor per år, sannolikt inemot en halv miljon kronor per år».

Efter omräkning till 1952 års pris- och taxenivå torde anläggnings- och driftkalkylen te sig på följande sätt.

	Milj. kr.
Anläggningskostnad exkl. marklösen men inkl. anskaffningskostnad för rullande materiel	34,00
Drift- och underhållskostnader	1,46
Driftintäkter	0,75
Driftunderskott	0,71
Räntekostnad efter 3 %	1,01

Det i utredningen gjorda försiktiga antagandet, att driftunderskottet skulle komma att uppgå till inemot en halv miljon kronor per år, motsäges såsom synes icke av den här gjorda omräkningen. Härtill kommer, att de i utredningen gjorda antagandena rörande det framtida trafikunderlaget för den ifrågasatta järnvägen synas vara alltför optimistiska. För persontrafikens del räknas sålunda med att järnvägen skall komma att övertaga befordringen av ca 14 000 resande per år från de lokala busslinjerna Älvdalen—Särna, Älvdalen—Åsen, Älvdalen—Rot och Älvdalen—Sörsjön, på vilka år 1950 enligt utredningen befordrades tillhoppa 20 700 personer. Då det torde bli nödvändigt att även efter järnvägens tillkomst upprätthålla den lokala busslinjetrafiken för att undvika en väsentlig kommunikationsförsämring och då busslinjerna genom sina möjligheter att bedriva till byggelsen mera smidigt anpassad trafik också fortsättningsvis torde komma att dra till sig en stor del av den lokala persontrafiken, synes det i utredningen gjorda antagandet om trafiköverföringens omfattning mindre sannolikt. Till stöd för denna styrelsens uppfattning kan anföras följande.

Den lokala mellanrikstrafiken på vägen Fulunäs—riksgränsen vid Grundforsen/Stöa—Nybergsund är för närvarande förhållandevis obetydlig. Reguljär förbindelse upprätthålles endast med en personbil. Enligt utredningen uppgick år 1949 antalet vid Grundforsens tullstation passerande fordon endast till 2 995 personbilar, 363 lastbilar och 3 961 andra fordon. Totalt passerades gränsen av 18 303 personer. Härmed kunna jämföras exempelvis förhållandena i västra Härjedalen, där enligt järnvägsutredningen Ljusdal—norska gränsen vid Malmagens tullstation — belägen vid vägen Hede—Röros, på vilken sträcka ifrågasatts anläggande av en mellanriksbana — under januari—augusti 1951 8 777 motorfordon med 29 275 personer passerade. Sistnämnda utredning anger i ett den 20 november 1952 till kommunikationsministern avgivet här bifogat utlåtande¹⁾ angående det sannolika trafikunderlaget i mellanrikstrafik på en järnväg Hede—Röros detsamma till 5 000 resande i lokal persontrafik och 8 000 resande i genomgående persontrafik. Det är därvid att märka, att västra Härjedalen och Röros-distriktet redan nu äro livligt frekventerade turistområden, trots frånvaron av mellanriksbana därstädes, medan så icke kan sägas vara fallet med den här ifrågavarande järnvägens trafikområde. Att såsom i den av motionärerna åberopade utredningen utgå från ett framtida persontrafikunderlag om 21 000 resande i mellanrikstrafik på en järnväg Älvdalen—Stöa(—Elverum) synes vid sådant förhållande icke realistiskt. Det i utredningen beräknade totala persontrafikunderlaget om 35 000 personer torde därför böra avsevärt reduceras, sannolikt ned emot hälften.

¹⁾ Här ej återgivet.

I fråga om godstrafiken räknar utredningen med att skogsprodukterna komma att utgöra den övervägande delen av järnvägens trafikunderlag och uppger, att en sammanlagd transportkvantitet av 45 000 ton skogsprodukter torde komma att tillföras järnvägen. Härav angivas 3 000 ton utgöra gallringsved och 7 000 ton virkesutbyte med Norge. Härtill torde böra framhållas, att uppgifter om ifrågakommande avsättningsorter för virket lämnats endast beträffande mindre virkeskvantiteter, varför någon för bedömningen av trafikunderlagsberäkningen fullt klargörande bild av den framtida trafikrörelsen ej kan erhållas, att sortimentsuppdelning angivits endast för vissa mindre virkeskvantiteter, vilket i förening med de felande uppgifterna om avsättningsorterna gör det omöjligt att avgöra, i vad mån virkesavkastningen redan nu ger rotvärde och sålunda kan uttagas även med nuvarande transportmöjligheter, att reduktion av virkesfångsten med hänsyn till sämre avsättningslägen, som ej ge rotvärde vid järnvägstransport, icke synes ha ägt rum, att lastbils- och flottledskonkurrensens trafikavledande verkan ej redovisats, samt att arbetskraftstillgången för de projekterade virkesuttagen ej angivits, till följd varav ej kan utläsas, huruvida de skogsekonomiskt avverkningsbara virkeskvantiteterna ur arbetskraftsynpunkt äro uttagbara. Det synes med hänsyn till avsättningslägena icke troligt, att uttag av 2:a ved i någon större utsträckning skulle möjliggöras genom den föreslagna järnvägen. Viss del av virkesuttagen förutsätter vidare enligt utredningen anläggande av inlandssågverk inom trafikområdet. En dylik utvidgning av sågverksindustrien synes med de avsevärt försämrade konjunkturen, som sedan något år inträtt på trävarumarknaden och som särskilt hårt drabbat inlandssågarna, mindre sannolik. Ej heller torde den av motionärerna omnämnda virkessjunkningen nämnvärt komma att inverka på en omlokalisering av den sågverksindustri, vars råvaruförsörjning för närvarande baseras på trafikområdets skogstillgångar. Det kan vidare antagas, att specialsortimenten i regel redan nu ge rotvärde och därför ej äro beroende av järnvägens tillkomst. Motionärernas antagande, »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 aspmassaved blivit mer och mer framträdande hos många köpare», synes bl. a. av denna anledning vara löst grundat. En stor del av specialsortimenten äro ej flottningsbara och landtransporteras därför nu med bil, och de flottningsbara sortimenten torde även fortsättningsvis komma att flottas åtminstone i huvudvattendragen, då transportkostnaderna på ångdrivna järnvägslinjer kunna beräknas allt framgent komma att ligga betydligt högre än flottningskostnaderna. Vad slutligen angår den förväntade ökningen av virkesutbytet med Norge synes det mindre sannolikt, att i Trysilälven flottlagt virke skulle upptagas i Rundfloen för att sändas till Sverige per järnväg, speciellt som såväl sjunkningsprocent som flottningskostnader äro lägre i Trysilälvens fortsättning Klarälven än i åtskilliga andra flottleder. Det anförda torde ge vid handen, att transportererna av skogsprodukter på järnvägen icke komma att bli så omfattande, som i utredningen antagits.

I övrigt bygger utredningen beträffande godstrafiken till stor del på antagandet, att järnvägen skulle i den ifrågavarande landsändan komma att i hög grad påverka näringslivets lokalisering och utveckling. Erfarenheterna från järnvägar anlagda i andra glest bebyggda och avsidet belägna

bygder i landet bestyrka ej detta antagande. Det här ifrågasavarande trafikområdet erbjuder, bortsett från skogsindustrien, icke någon industriattraherande tillgång på råvaror och yrkesutbildad arbetskraft. Den av motionärerna åberopade ökade tillgången på elkraft i trafikområdet torde i och för sig ej draga till sig nya industrier, enär, med hänsyn till elkraftens lätttransportabla karaktär, lokal tillgång på elkraft numera ej utgör någon avgörande lokaliseringfaktor.

I det ovan omnämnda, av järnvägsutredningen Ljusdal—norska gränsen avgivna utlåtandet angående det sannolika trafikunderlaget i mellanrikstrafik på en järnväg Hede—Röros ha transportrelationerna för vagnslastgodstrafiken mellan Sverige och Norge över Charlottenberg och Storlien under åren 1949—51 i huvudsak redovisats. Därav framgår, att den nuvarande vagnslastgodstrafiken i tämligen ringa utsträckning berör den ifrågasatta järnvägens trafikområde. Den mellanrikstrafik på järnvägen, varmed utredningen räknat, skulle därför till största delen komma att byggas på nya eller tidigare ej tillgodosedda transportbehov. Då trafikområdet för järnvägen Älvdalen—Stöa förete stor likhet med trafikområdet för den ifrågasatta järnvägen Hede—Röros, i det att det utgöres av höglandsområde, vars huvudsakliga exploaterbara naturtillgång utgöres av skog (olikhet föreligger främst däruti att Rörosdistriktet därutöver har tillgång till värdefulla svavelkisfyndigheter), är det av intresse att konstatera, att järnvägsutredningen funnit sig kunna räkna med ett godstrafikunderlag i mellanrikstrafik på järnvägen Hede—Röros om endast ca 3 300 ton vagnslastgods och ca 1 200 ton styckegods. Styckegodstrafiken anses närmast omfatta den s. k. lilla gränshandeln. Då den här ifrågasatta järnvägens trafikområde på den svenska sidan har ett större befolkningsantal än västra Härjedalen, kan det vara berättigat att för denna järnvägs del räkna med en större mellanrikstrafik av styckegods än för Hede—Rörosbanan. Då emellertid västra Härjedalen genom sin mellanriksbana icke skulle få längre väg till utskeppningshamn (Trondheim) än de norra kommunerna i Väster- och Österdalarna genom en järnväg Älvdalen—Elverum (utskeppningshamn Oslo), ger den av järnvägsutredningen Ljusdal—norska gränsen beräknade vagnslastgodskvantiteten i mellanrikstrafik på Hede—Rörosbanan stöd för ett antagande, att i den av motionärerna åberopade utredningen den beräknade godsmängden i mellanrikstrafik på järnvägen Älvdalen—Stöa tilltagits för högt.

Det i utredningen beräknade totala godstrafikunderlaget om 75 000 ton torde med hänsyn till det anförda böra reduceras, troligen med inemot en tredjedel.

Enär drift- och underhållskostnaderna icke minska proportionellt mot trafikbortfallet, medför den ovan gjorda reduktionen av person- och godstrafikunderlaget, att driftunderskottet vid 1952 års pris- och taxenivå kan väntas bli ännu större än det tidigare angivna, uppskattningsvis 0,8 å 0,9 milj. kr. exkl. räntekostnaden, 1 milj. kr. Härtill kommer genom trafiköverföring uppkommande intäktsminskning på dels den av GDG Biltrafik AB — vilket tillhör statens järnvägar — bedrivna busstrafiken i trafikområdet, dels järnvägstrafiken över bandelarna Kil—Charlottenberg och Ånge—Storlien.

Jämför man det sålunda sannolikt uppkommande driftunderskottet på den föreslagna järnvägen Älvdalen—norska gränsen med det av järnvägs-

utredningen Ljusdal—norska gränsen redovisade driftunderskottet å den föreslagna järnvägen Hede—norska gränsen (Briandts kalkyl), finner man att det för den senare järnvägen uppgår till 5,15 % av investeringskapitalet och för den förra till minst samma procenttal. Det må tilläggas, att järnvägsutredningen Ljusdal—norska gränsen efter ingående undersökning enhälligt avstyrkt anläggande av järnväg Hede—norska gränsen, och att för Norges del den av det norska Samferdselsdepartementet tillsatta Jernbanekommissionen av 1949 likaledes i ett den 6 februari 1953 avgivet betänkande avstyrkt anläggande av järnväg Röros—gränsen.

Järnvägsstyrelsen har vidare framhållit, att mellanriksbanorna över Charlottenberg och Storlien mer än väl förslå för mellanrikstrafiken även vid en avsevärt ökad trafikfrekvens. Ur driftekonomiska synpunkter är det för statens järnvägar angeläget, fortsätter styrelsen, att mellanrikstrafiken koncentreras till dessa elektrifierade och därför mindre kostnadskrävande linjer än till eventuella ångdrifflinjer, vilkas trafikering skulle komma att ske till priset av avsevärt högre driftkostnader. Värdet av att man, såsom i utredningen framhålles, genom den föreslagna järnvägen erhåller sammanhängande banlinjer från östersjökusten till Oslo och Bergen, vilka likväl icke förkorta de nuvarande järnvägsavstånden Söderhamn—Oslo och Gävle—Oslo, måste enligt styrelsen med hänsyn till de anförda driftekonomiska intressena anses vara obetydligt. Järnvägsstyrelsen har i detta sammanhang slutligen framhållit, att genom den förebragta utredningen intet framkommit, som ger styrelsen anledning frångå vad styrelsen anförde i yttrande till statsutskottet i anledning av de förut omnämnda, vid 1948 års riksdag väckta motionerna, till vilket yttrande styrelsen tillåter sig hänvisa (statsutsk. utl. nr 227).

Beträffande den norska inställningen till frågan har järnvägsstyrelsen anført följande.

Vad därefter angår de norska planerna på byggande av järnväg Elverum—Trysil Innbygd med eventuell sidolinje till Rundfloen (Stöa) ha, efter avgivandet av de nu förevarande motionerna, dessa planer behandlats av den norska Jernbanekommissionen av 1949 i dess ovannämnda betänkande. Denna kommission, som bl. a. haft till uppgift att framlägga en tioårsplan för utbyggnaden av det norska järnvägsnätet, har icke funnit Trysilbanan böra medtagas i en dylik plan. I betänkandet påvisas, att trafikunderlaget för Trysilbanan måste bli jämförelsevis obetydligt, och kommissionen anför i anslutning härtill följande:

»Av foranstående vil framgå at det ikke kan påvises tilstrekkelig næringsøkonomisk og trafikkmessig underlag for investering av så store kapitaler som en jernbanebygging gjennom Trysildistriktet vil kreve.

Det er ikke utbygget industri som i denne forbindelse er av nevneverdig betydning, og vannkraftutbyggingen er hittil kun nådd fram til dekning av det borgerlige forbruk. Det er ingen utbyggede reserver til industrielt bruk. Under disse forhold vil et jernbaneanlegg ikke løse ut nye verdier.

Skogsavvirkingen er den største virksomhet i distriktet, og den har for store områder sitt gamle marked i Sverige gjennom fløtingselvene. Spørs-

målet om salget vil gå til Norge i større utstrekning enn hittil vil hovedsakelig være et prisspørsmål. Det må dog tas i betraktning at forretningsforbindelsene er inarbeidet gjennom mange år.

Oppgaver over tømmerprisene i den siste menneskealder viser att prisene i Klara som regel har ligget høyere enn i Glomma. I de relativt få år prisene i Glomma har ligget høyere, har prisforskjellen ikke vært stor nok til å dekke de utgifter som overføringen av en vesentlig del av tømmeret fra Trysil til Glomma med en jernbane ville ha medført. Skulle den situasjon likevel oppstå at prisene på det svenske marked kommer til å utvikle seg til vesentlig ugunst for distriktet i forhold til de norske priser, vil transportprisene for tømmeret og eventuelt trelast til norsk marked kunne få avgjørende betydning for skogsdriftens lønnsomhet. Med de nåværende biltransporter ville distriktet da få betydelige merkostnader i forhold til jernbane. Med en utbygging av vegene og en rasjonelt anordnet biltransport antas disse merkostnader å kunne reduseres betydelig. Likevel regner Kommisjonen med at man i en slik situasjon, hvor det kunne bli tale om betydelige transporter vestover, må treffes ekstraordinære tiltak, idet heller ikke et fraktutjevningfond av den størrelse Stortinget regnet med i 1939 da antas å ville strekke til.

Anlegg av en viss treforedlingsindustri vil kunne være naturlig for distriktet ut fra tilgangen på råstoffer, og det vil kunne gi ett sikrere utgangspunkt for bedømmelsen av jernbanens berettigelse, ikke bare ved selve industrianleggets tilstedeværelse, men ved å ha bevirket økt kraftutbygging, som dermed gir plass for større sidevirksomhet på det økonomiske område. Anlegg av jernbane kunne gi bedre grunnlag for en slik industri, men er ikke den eneste forutsetning, og i dag heller ikke den vesentligste forutsetning. Anlegg av jernbane antas således ikke umiddelbart å ville bevirke en slik utvikling.

Jernbanekravet som det foreligger i dag, må bedømmes som et lokalt foretagende, og må vurderes etter hva det på den ene side tilfører distriktet, og på den annen side hva den i drift gir tilbake til jernbanenettet i det hele.

Distriktets krav om bedre kommunikasjoner ut fra en ren sosial vurdering er i seg selv berettiget, men rettferdiggjør ikke anlegg av en jernbane. Jernbanen vil direkte bare berøre sentrale deler av distriktet, ellers må vegbyggingen åpne for nydyrkingen og skogsavvirkingen. De foreliggende og beregnelige transportbehov kan dekkes ved biler når vegbygginger blir tilstrekkelig tilgodesett. Det er behov for utbygging av hovedvegene i Trysil og behov for stor utvidelse av det lokale vegnett, hvis næringslivet i distriktet skal få den utvikling som er nødvendig. På disse områder er det i Trysildistriktet store oppgaver. Der er derfor full grunn til å fremme de veganlegg som kompensasjonsplanen fastsatte.

Kommisjonen foreslår følgende:

Kompensasjonsplanen med vegbygging (Stortingsvedtak 14. juni 1939) gjenopptas og utføres så hurtig som forholdene tillater.»

I anslutning hærtill har järnvägsstyrelsen gjort följande uttalande.

Jernbanekommisjonens betänkande och den av motionärerna förebragta utredningen ger enligt järnvägsstyrelsens uppfattning full klarhet om att den föreslagna mellanriksbanan icke kan förränta för densamma erforderligt kapital utan i stället skulle komma att årligen medföra betydande

driftunderskott. Ytterligare utredningsarbete torde ej kunna förväntas ge ett för järnvägsprojektet förmånligare resultat. Även för de jämförelser, som kunna behöva verkställas vid avgörandet av frågor om andra mellanriksbaneprojekt, torde utredningen vara tillfyllest. Behov av ytterligare, av Kungl. Maj:t föranställd utredning i den förevarande järnvägsfrågan synes därför icke föreligga.

Under åberopande av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att statsutskottet måtte avstyrka motionerna I: 54 och II: 67.

Utskottet. Såsom i förevarande motioner erinrats, framlades i likalydande motioner till 1948 års riksdag förslag om utredning angående anläggande av en mellanriksjärnväg Trysil—Stöa—Dalarna. I enlighet med vad statsutskottet i sitt utlåtande nr 228 hemställt föranledde emellertid dessa motioner icke någon riksdagens åtgärd. Anledningen härtill var, jämte annat, att det ifrågavarande projektet icke hade gjorts till föremål för någon preliminär utredning i tekniskt eller ekonomiskt avseende, vilken kunde tjäna till ledning för ett närmare bedömande av frågan.

En dylik utredning har numera verkställts. Anläggningskostnaden för den föreslagna järnvägen Älvdalen—norska gränsen med viss i motionerna närmare angiven sträckning har därvid beräknats till 21 milj. kronor enligt 1950 års prisnivå. Häri ingå dock ej kostnaderna för marklösen och rullande materiel. Driftkostnaderna ha av motionärerna vidare angivits till 900 000 kronor och trafikinkomsterna till 650 000 kronor, allt per år. Det årliga driftunderskottet, fränsett räntekostnaderna, skulle sålunda uppgå till 250 000 kronor.

I sitt remissyttrande har emellertid järnvägsstyrelsen påpekat, att de av motionärerna anförda sifferuppgifterna icke äro fullt jämförbara, enär driftkostnadsberäkningen av allt att döma hänför sig till prisnivån 1948/49, medan intäktsberäkningen är grundad på den efter 1951 års taxehöjning rådande taxenivån. Efter omräkning till 1952 års pris- och taxenivå har styrelsen för sin del kommit till den uppfattningen, att anläggningskostnaden exklusive marklösen men inklusive anskaffningskostnad för rullande materiel skulle komma att uppgå till 34,00 milj. kronor, drift- och underhållskostnaderna till 1,46 milj. kronor och driftintäkterna till 0,75 milj. kronor, vilket resulterar i ett årligt driftunderskott av 0,71 milj. kronor jämte en efter 3 procent beräknad räntekostnad av 1,01 milj. kronor. De gjorda antagandena rörande det framtida trafikunderlaget för den ifrågasatta järnvägen ha vidare synts järnvägsstyrelsen vara alltför optimistiska. Av vissa i remissyttrandet närmare redovisade skäl har styrelsen sålunda ansett, att det beräknade persontrafikunderlaget bör reduceras med ca 50 procent och det beräknade godstrafikunderlaget med drygt 30 procent, vilket medför att driftunderskottet vid 1952 års pris- och taxenivå kan väntas bliva ännu större än vad ovan angivits, uppskattningsvis 0,8 à 0,9 milj.

kronor exklusive räntekostnaden. Härtill kommer viss av trafiköverföring föranledd intäktsminskning för statens järnvägar.

Vad järnvägsstyrelsen sålunda och även i övrigt anfört finner utskottet vara förtjänt av det största beaktande. Utskottet har också för sin del bi-bragts den uppfattningen, att en järnväg Älvdalen—norska gränsen knappast kan väntas komma att tillgodose ett så trängande trafikbehov att de därmed förbundna kostnaderna framstå som rimliga eller ur samhällsekonomisk synpunkt motiverade. I detta sammanhang må jämväl uppmärksammas, att frågan om järnvägarnas ställning inom det framtida transportsystemet f. n. är föremål för särskild utredning. Därtill kommer att en utbyggnad måste ske även på den norska sidan om gränsen, därest den ovannämnda järnvägen skall kunna ingå såsom ett led i en ny mellanriksbaneförbindelse och icke erhålla blott lokal betydelse. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har också ansett sig kunna tillstyrka motionärernas förslag endast under förutsättning att en motsvarande utredning göres i Norge beträffande bansträckan Elverum—Trysil—Stöa. Såsom framgår av järnvägsstyrelsens yttrande, har emellertid den norska Jernbanekommissjonen av 1949 ställt sig helt avvisande till tanken på anläggandet av en dylik bana.

Med hänsyn till nu anförda omständigheter finner utskottet icke tillräcklig anledning föreligga för någon ytterligare utredning av frågan om en mellanriksbana Älvdalen—norska gränsen. Utskottet hemställer därför, att motionerna I: 54 och II: 67 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 1 december 1953.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Iwar Anderson, Näsgård, fröken Andersson, herrar Leander, Gillström, Näsström, Bergh, Hesselbom, Einar Persson, Edvin Thun, Boman, Ivar Nilzon och Huss; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmborg i Skövde, Andersson i Malmö, Mårtensson i Uddevalla, Svensson i Ljungskile, Lindholm, Johansson i Mysinge, Åkerström, Hoppe, Kyling, Onsjö, Nihlfors, Blidfors och fröken Ager.

Reservation

av herr *Einar Persson*, som ansett att utskottet bort tillstyrka bifall till motionerna I: 54 och II: 67 och därför hemställa,

att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 54 och II: 67, 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.
