

Nr 60.

Av herr Persson, Ola, m. fl., om anläggande av järnväg Ljusdal—Sveg.

Trots de ansträngningar, som under nära hundra års tid gjorts från ortsbefolkningens och andra intresserade kretsars sida, har den direkta järnvägsförbindelsen Ljusdal—Sveg alltjämt ej kommit till stånd. Sedan 1952 föreligger ett nytt förslag om utförandet av detta järnvägsprojekt, framlagt av den utredningskommitté som tillsattes hösten 1948. Kommittén fann, efter att ha gjort grundliga bedömningar av frågan, att ett utförande av järnvägen Ljusdal—Sveg i 1950 års priser skulle kosta 24 milj. kr., vartill skulle komma 2,3 milj. kr. för rullande material. I likhet med vad som är fallet med många andra järnvägssträckningar, framför allt i norrlandslänen, fick man räkna med att de erforderliga investeringsbeloppen måste avskrivas samt att ett visst årligt driftunderskott kom att uppstå. Utredningen sade i anslutning härtill:

”De samhällsekonomiska nyttoverkningar av en järnväg Ljusdal—Sveg kan anses vara så pass stora, att det kan vara rimligt att bortse från kravet på förräntning av investeringskapitalet. Under gynnsamma omständigheter kan kapitalvärdet av den samhällsekonomiska båtnaden komma att avsevärt överstiga investeringskapitalet. Den belastning för det allmänna, som järnvägens driftunderskott i övrigt innebär, torde till stor del uppvägas av järnvägens nyttoverkningar i kulturella, sociala och beredskapsmässiga hänseenden.”

Det är ingen tvekan om att tillkomsten av denna järnväg skulle häva den ekonomiska stagnation, som länge präglat berörda delar av Hälsingland och Härjedalen, och väsentligt öka sysselsättningsmöjligheterna för befolkningen. Det kan erinras om att den möjliga årliga avkastningen inom Ljusnans vattenområde beräknats till drygt 1 milj. kubikmeter. Härav utgör emellertid 331 000 kbm av icke flottningsbara virkessortiment (björktimmer, stolpar, plywoodvirke, slipers, lövved etc.) En järnväg genom detta område skulle följaktligen innebära en utvidgning av råvarubasen. Sådant som hittills inte kunnat utnyttjas som industriråvara, t. ex. toppar eller gallringsvirke, skulle till rimliga transportkostnader kunna framforslas och nyttiggöras för tillverkningen av cellulosa, wallboard etc.

På samma sätt kan järnvägens tillkomst antas möjliggöra ökad avsättning för sågavfall. I motsats till kustsågarna, vilkas avfall kommer till

användning som bränsle, som råvara för boardfabrikation osv. och genom träförsockringsprocesser av olika slag, t. ex. för framställning av sprit och foderjäst, har inlandssågarnas möjligheter att nyttiggöra avfallet hittills inte varit stora. För det 30-tal sågverk, som finns i området mellan Ljusdal—Sveg — av vilka en tredjedel skulle komma att ligga i järnvägens omedelbara närhet — skulle denna väsentligt öka möjligheterna att finna avsättning för avfallet, främst vid hälsingekustens skogsindustrier.

Genom utvidgning av råvarubasen och förbättrande transportförhållanden ökar också förutsättningarna för vidgad industriell verksamhet. Särskilt har detta antagits bli fallet för färilabygdens vidkommande, där det skulle lämpa sig att anlägga mindre och medelstora industriföretag inom träförädlingsbranschen, exempelvis för tillverkning av skidor, byggnadssnickrier, trähus, möbler etc.

Befolkningen i de trakter, som skulle beröras av järnvägen Ljusdal—Sveg, har övervägande sin utkomst av jordbruk samt skogs- och flottningsarbete. För många är det liktydigt med att de har svårt att finna sysselsättning hela året. Om anläggandet av järnvägen anpassades härtill, så skulle redan påbörjandet av projektet medföra ökade sysselsättningsmöjligheter för arbetskraften i området. Med säkerhet skulle en undersökning visa, att den arbetskraft som erfordras för anläggningsarbetena i allt väsentligt kan uppbådas i det område som berörs av järnvägen utan att annan viktig produktion behöver eftersättas.

Bakom önskemålet om en järnväg Ljusdal—Sveg, som nu ånyo förelagts statsmakterna, står en enhällig lokal opinion. Ett uttryck härför är att fullmäktigeförsamlingarna i samtliga kommuner, som skulle beröras av järnvägssträckningen, uttalat sig för densamma. Länsstyrelsen i Gävleborgs län har understrukit, "att en dylik järnväg skulle bli av stor betydelse för de av järnvägen berörda områdena", och liknande synpunkter har anlagts av länsstyrelsen i Jämtlands län.

Den fråga som befolkningen i de berörda områdena gör sig är: Vad väntar man på? Investeringsanslagen för statens järnvägar uppgår under löpande budgetår till 383,2 milj. kr. De investeringsbelopp som årligen skulle erfordras under den tid, som det kan ta att anlägga järnvägen Ljusdal—Sveg, skulle sannolikt inte utgöra mer än en bråkdel av SJ:s totala investeringar. Det är också med en viss förundran, som befolkningen i denna järnvägslösa bygd ser den uppmärksamhet, som järnvägsmyndigheterna ägnar de överklassbetonade lyxtågsförbindelserna med fjärran länder, medan norrlandsbefolkningens behov av nya järnvägsförbindelser är efter år viftas bort.

Med hänvisning till ovan anförda hemställes,
att riksdagen beslutar om anläggandet av järnväg
Ljusdal—Sveg samt för detta ändamål i skrivelse till
Kungl. Maj:t hemställer om förslag till investeringsan-
slag för påbörjande av förberedelsearbetena under bud-
getåret 1954/55.

Stockholm i januari 1954.

Ola Persson.

Anton Norling.

Helmer Persson.

Nr 61.

Av herr **Persson, Ola**, och herr **Persson, Helmer**, om ökat anslag
till väghållningen m. m.

(Lika lydande med motion i Andra kammaren, nr 90.)

Stockholm i januari 1954.

Ola Persson.

Helmer Persson.
