

Nr 185.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om anläggande av järnväg Ljusdal—Sveg.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Ola Persson m. fl.* (I: 60) och den andra inom andra kammaren av fru *Nilsson m. fl.* (II: 91), har hemställts att riksdagen beslutar om anläggandet av järnväg Ljusdal—Sveg samt för detta ändamål i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om förslag till investeringsanslag för påbörjande av förberedelsearbetena under budgetåret 1954/55.

Till stöd för sitt yrkande ha motionärerna i huvudsak anfört följande.

Trots de ansträngningar, som under nära hundra års tid gjorts från ortsbefolkningens och andra intresserade kretsars sida, har den direkta järnvägsförbindelsen Ljusdal—Sveg allttjämt 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 materiel. 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 nyttoverkningarna 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 utgöres 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 avsätt-

ning för sågavfall. I motsats till kustsågarna, vilkas avfall kommer till användning som bränsle, som råvara för boardfabrikation o. s. v. och genom träförsockningsprocesser 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 förbättrade 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.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen samt länsstyrelserna i Gävleborgs och Jämtlands län.

Järnvägsstyrelsen har erinrat om att styrelsen i ett till chefen för kommunikationsdepartementet den 8 mars 1954 avgivet yttrande över järnvägsutredningens Ljusdal—norska gränsen betänkande (SOU 1952: 27) på anförda skäl ansett sig icke kunna tillstyrka, att en järnväg anlägges Ljusdal—Sveg. Då vad i motionerna anförts icke givit anledning till omprövning av styrelsens inställning till denna fråga, har styrelsen tillåtit sig hänvisa till vad som anförts i nämnda yttrande, vilket bilagts i avskrift. Under åberopande därav har styrelsen hemställt, att statsutskottet måtte avstyrka förevarande motioner.

Den ifrågavarande avskriften har såsom *Bilaga A* fogats vid detta utlåtande.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har i huvudsak anfört följande.

Frågan om anläggande av en järnväg mellan Ljusdal och Sveg med eventuell fortsättning till norska gränsen är av mycket gammalt datum. Att den hållit sig levande genom åren, trots den utveckling som kommunikationsväsendet i övrigt genomgått i dessa trakter, är enligt länsstyrelsens mening ett tecken på att det hos befolkningen inom de berörda bygderna förefinnes ej blott en stark önskan efter den ifrågasatta järnvägen utan även ett klart uttalat behov av densamma. Även enligt länsstyrelsens uppfattning skulle järnvägens tillkomst medföra nyttoverkningar i flera hänseenden. Den skulle sannolikt öka möjligheterna till materiell och kulturell utveckling inom de berörda, nu relativt isolerade bygderna och måhända

även kunna i någon mån motverka den avflyttningstendens, som nu är starkt märkbar inom området. Sin största betydelse skulle järnvägen dock få såsom transportled för skogsprodukter från de vidsträckta skogsbygderna i Härjedalen och västra Hälsingland. Den skulle därigenom dels möjliggöra en förbättrad skogsvård, dels undanröja huvudparten av de besvär och förluster, som äro förbundna med flottningen, i synnerhet efter tillkomsten av ett flertal stora kraftverksbyggnader i Ljusnan, och således tillföra de stora skogsbygderna ökade kapitalvärden. Även om en del av dessa fördelar i första hand tillkomme enskilda företagare och ägare, skulle enligt länsstyrelsens mening järnvägens tillkomst vara till sådant gagn ur samhällsekonomisk synpunkt, att dess byggande kan vara försvarligt med hänsyn till dess rent samhällseliga nytta.

I hög grad avgörande vid prövningen av järnvägsföretagets ekonomiska förutsättningar blir givetvis järnvägens förmåga att bättre och billigare än andra transportmedel tillgodose transportbehovet av skogsprodukter från de berörda trakterna. Det är länsstyrelsen bekant att en utredning diskuterats och möjligen igångsatts om kostnaderna för flottning i Ljusnan med hänsyn tagen såväl till virkesförlusten under flottningen som till kostnaderna för virkets framsläppande förbi kraftverksbyggena och om de slutsatser, som därav kunna dragas om järnvägstransporternas ekonomi. Åtskilligt talar för att resultatet av en sådan utredning bör avvaktas innan definitiva beslut fattas. Under alla omständigheter lär järnvägsdriften knappast komma att lämna ett sådant ekonomiskt resultat att det investerade kapitalet förräntas och årliga driftförluster undvikas. Länsstyrelsen vidhåller härvidlag sin tidigare uttalade mening att den allmänna samhällsnyttan av järnvägens tillkomst är så stor att det allmänna bör bära de förluster, som därigenom uppstå. För att om möjligt och i någon mån minska statens åtaganden bör dock, innan definitivt beslut om järnvägens byggande fattas, utredningar och förhandlingar företagas i syfte att från kommuner och enskilda företagare erhålla de bidrag till anläggningskostnaderna, som kunna vara skäligen med hänsyn till den ekonomiska nytta järnvägen skulle medföra för dem.

För undvikande av missförstånd vill länsstyrelsen betona att järnvägsföretaget icke minskar behovet av en utbyggnad av det allmänna vägnätet inom Ljusnans dalgång i nordvästra Hälsingland och Härjedalen.

Sammanfattningsvis vill länsstyrelsen således framhålla att den föreslagna järnvägen tillgodoser ett gammalt, alltjämt aktuellt önskemål hos befolkningen inom de berörda orterna och fyller ett klart uttalat behov av en god kommunikationsled och att dess samhällsekonomiska betydelse är så stor att den bör komma till stånd även om staten därigenom måste bära förluster i form av oräntabelt investeringskapital och årliga driftunderskott.

Länsstyrelsen i Jämtlands län, som överlämnat avskrift av sitt den 25 februari 1953 avgivna utlåtande över järnvägsutredningens Ljusdal—norska gränsen betänkande med förslag till förbättrade kommunikationer i Härjedalen och nordvästra Hälsingland, har åberopat vad i nämnda utlåtande anförts beträffande järnvägsprojektet Ljusdal—Sveg. Därutöver har länsstyrelsen framhållit angelägenheten av att statsmakterna snarast möjligt taga slutlig ståndpunkt till frågan om järnvägens byggande. För den händelse järnvägsprojektet skulle befinnas icke kunna inom rimlig tid genomföras, har länsstyrelsen förklarat sig vilja i andra hand understryka den synner-

liga angelägenheten av att särskilda medel ställas till förfogande för upp-
rustning av de allmänna vägarna inom Härjedalens trafikområde samt att
de förbättrade kommunikationer, landsvägsledes, som järnvägsutredningen
rekommenderat, genomföras snarast möjligt.

Den av länsstyrelsen åberopade avskriften har såsom *Bilaga B* fogats vid
detta utlåtande.

Utskottet. Såsom av remissyttrandena närmare framgår har järnvägsut-
redningen Ljusdal—norska gränsen i sitt den 15 augusti 1952 avgivna be-
tänkande med förslag till förbättrade kommunikationer i Härjedalen och
nordvästra Hälsingland bl. a. föreslagit, att under vissa förutsättningar
järnväg anlägges mellan Ljusdal och Sveg. Utredningen har även förordat
vissa andra åtgärder, vilka åtminstone delvis kunna betraktas som ett sub-
stitut för den ifrågavarande järnvägslinjen. Efter vederbörlig remissbehand-
ling är detta ärende f. n. föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Vidare må er-
inras om att, sedan ovannämnda betänkande avgivits, 1953 års trafikutred-
ning tillkallats för att verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga
trafikpolitiken. På denna utredning ankommer bl. a. att söka skapa större
klarhet om järnvägarnas plats och villkor i vårt framtida transportsystem.

Utskottet anser sig kunna räkna med att Kungl. Maj:t, så snart förutsätt-
ningar förefinnas för ett slutligt bedömande av nu ifrågavarande järnvägs-
projekt, för riksdagen framlägger de förslag till förbättring av kommunika-
tionerna i Härjedalen och nordvästra Hälsingland, vilka må synas ända-
målsenliga och befogade. Med hänsyn härtill kan utskottet icke tillstyrka
motionärernas förslag, att riksdagen nu måtte fatta beslut om anläggande
av järnväg Ljusdal—Sveg, utan hemställer,

att motionerna I: 60 och II: 91 icke må bifallas av riks-
dagen.

Stockholm den 23 november 1954.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Närvarande: se under utlåtandet nr 183.

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Genom remiss den 29 oktober 1952 har järnvägsstyrelsen anmodats yttra sig över ett av järnvägsutredningen Ljusdal—norska gränsen avgivet betänkande med förslag till förbättrade kommunikationer i Härjedalen och nordvästra Hälsingland. Med anledning härav får styrelsen, som vid yttrandets avgivande jämväl tagit i övervägande dels ett av utredningen den 31 oktober 1952 avgivet utlåtande rörande frågan om en järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen, bedömd ur försvarsberedskapssynpunkt, dels ett av utredningen den 20 november 1952 avgivet utlåtande angående det sannolika trafikunderlaget i mellanrikstrafik på en järnväg Hede—Röros, anföra följande.

Utredningens i betänkandet framlagda förslag och rekommendationer kunna sammanfattas på följande sätt.

Utredningen föreslår

1. att järnväg anlägges mellan Ljusdal och Sveg, då arbetskraftsförhållandena så göra lämpligt, under förutsättning att vissa av utredningen närmare angivna villkor rörande medelsanvisning för såväl anläggning som drift bliva uppfyllda,

2. att vissa *substituerande anordningar* komma till stånd beträffande sträckan Hede—norska gränsen, där utredningen funnit sig *icke* kunna förorda, att järnväg anlägges, så länge nuvarande driftförutsättningar för en dylik järnväg bestå.

Utredningen rekommenderar

3. vissa *interimistiska anordningar* i avbidan på anläggandet av järnväg Ljusdal—Sveg,

4. vissa *permanenta anordningar* avseende billinjerna och det nuvarande järnvägsnätet,

5. *utbyggnad av vägnätet* snarast möjligt till sådan bärighet, att det tillåter ett största hjultryck av 3,5 ton.

Utredningen framhåller slutligen,

6. att den konstaterat lämpligheten av att ett *särskilt organ för allmänna trafikfrågor* skapas.

Resultatet av järnvägsutredningens undersökningar rörande förutsättningarna för anläggande av järnväg Ljusdal—Sveg och Hede—norska gränsen bestyrker till fullo styrelsens tidigare — i yttrande över motionerna I: 55 och II: 97 vid 1948 års riksdag — uttalade åsikt, att ifrågavarande järnvägsföretag finge betraktas som i räntabilitetshänseende synnerligen svagt. Långt ifrån att medgiva någon förräntning av anläggningskapitalet skulle järnvägen uppvisa ett rent driftunderskott av storleksordningen 0,4—0,7 milj. kronor för sträckan Ljusdal—Sveg och minst 0,7 milj. kronor för sträckan Hede—norska gränsen, räknat efter 1950 års kostnads- och taxenivå. Om hänsyn tages till därefter inträdda förändringar, torde underskottet, såsom antytts i reservantens särskilda yttrande, nu kunna uppskattas till 0,6—1,2 milj. kronor för sträckan Ljusdal—Sveg, vartill kommer, att räntebelastningen i nuvarande läge är betydligt större än den av utredningen angivna.

Utredningen har för järnvägen Ljusdal—Sveg upprättat driftkalkyler enligt tre olika kalkylationsmetoder, dels en rent *företagsekonomisk* kalkyl,

dels en rent *bandelsekonomisk* kalkyl och dels en på visst sätt kompletterad bandelsekonomisk kalkyl, av utredningen benämnd *kombinerad driftkalkyl*. Oavsett vilken av dessa kalkylmetoder som tillämpas, beräknas driftunderskottet som nyss nämnts bliva betydande, och styrelsen anser sig vid sådant förhållande sakna anledning ingå på en diskussion av vilken av dessa metoder som kan anses vara mest ägnad att ligga till grund för en bedömning av järnvägens ekonomi. Ur de synpunkter styrelsen har att företräda ligger det här liksom i andra liknande fall närmast till att anlägga det företagsekonomiska betraktelsesättet. Detta innebär, att resultatet enligt den för bandelen oförmånligaste kalkylmetoden är utslagsgivande vid styrelsens bedömning.

Styrelsen anser sig ha grundad anledning antaga, att utredningen ingående inventerat och prövat det sannolika trafikunderlaget för en järnväg. Då resultatet ändock blivit så negativt, har styrelsen icke heller ansett nödigt att mera ingående granska det synnerligen omfattande material, som utredningen framlagt. Det torde här vara till fyllest att **påpeka** den ytterst dominerande ställning, som skogsbrukets produkter intaga i trafikunderlagsberäkningen. Beräkningarnas hållbarhet vilar därmed ytterst på ett flertal osäkra faktorer, såsom trä- och massapriser, arbetskraftstillgång, flottningskostnader, biltransportkostnader och på mer eller mindre sannolika antaganden rörande de fraktlindringar, som statens järnvägar kunna väntas medgiva, vägnätets omfattning och belastningsbarhet, förekomsten av överbelastning av lastbilar och andra faktorer, som äro av betydelse för konkurrensgränsen mellan järnväg och lastbil.

Då järnvägsutredningen trots den konstaterade bristen på tillräckligt trafikunderlag förordar anläggande av järnväg Ljusdal—Sveg motiverar utredningen sitt ställningstagande med att järnvägen skulle medföra samhällsekonomiska, kulturella och sociala nyttoverkningar, som icke kunna ernås genom andra mindre kostnadskrävande kommunikationsförbättringar. Jämväl rättvisesynpunkter anläggas.

Bland de samhällsekonomiska nyttoverkningarna märkes i första hand den till ett sammanlagt kapitalvärde av 20 milj. kronor uppskattade rotvärdeshöjningen och båtnaden av genom järnvägen möjliggjorda tidigare gallringar i virkesbeståndet. Värdet härav såsom argument för anläggande av järnväg har starkt ifrågasatts i det särskilda yttrandet av ledamoten Malmkvist, och styrelsen delar de däri framförda synpunkterna. Styrelsen inskränker sig därför till att understryka, dels att det siffermässigt beräknade kapitalvärdet i likhet med vad ovan sagts rörande trafikunderlaget vilar på ett flertal osäkra faktorer, och att den osäkerhet, som detta innebär, icke kommit till uttryck i annan mån än att viss skönsmässig reduktion gjorts vid beräkningen av det uppkommande kapitalvärdet. Det saknas alltså, för att använda reservantens terminologi, en koefficient, som anger den matematiska sannolikheten för nyttoverkningarnas inträdande. Dels torde man väl i varje fall primärt icke kunna beteckna den huvudsakligen bolag och enskilda personer tillfallande båtnaden som en *samhällsekonomisk* nyttoverkan, låt vara att utredningen förutsatt viss motprestation från det enskilda intressets sida i form av anläggningsbidrag med 25—50 procent av anläggningskostnaden, och att en förbättrad råvarutillgång i visst läge kan få en gynnsam samhällsekonomisk effekt, exempelvis på handelsbalansen.

Nyttoverkningarna i övrigt äro av den natur, att de siffermässigt icke låta sig beräknas, varför de svårligen på ett objektivt sätt kunna vägas mot de uppoffringar, främst i form av kapital, som järnvägens anläggande och drift skulle medföra.

Utredningen har föreslagit, att det för järnvägen erforderliga anläggningskapitalet icke inräknas i statens järnvägars förräntningspliktiga kapital, och att eventuellt uppkommande driftförlust täckes av skattemedel. Med hänsyn härtill vill det synas, som om styrelsen vid rent företagsekonomisk bedömning borde ha grundad anledning att tillstyrka förslaget. Det torde emellertid i nuvarande läge förhålla sig så, att anvisande av medel till detta företag med säkerhet kommer att minska ramen för investeringar i andra enligt styrelsens mening angelägnare utbyggnader och förbättringar av det befintliga järnvägsnätet, såsom dubbelspårs- och elektrifieringsarbeten, vilka tidigare under flera år fått stå tillbaka på grund av brist på kapital och arbetskraft.

Styrelsen anser sig därför på ovan anförda skäl icke kunna tillstyrka, att en järnväg anlägges Ljusdal—Sveg.

Vad angår frågan om anläggande av järnväg Hede—norska gränsen instämmer styrelsen i utredningens förslag, att denna järnväg icke bör anläggas, så länge nuvarande driftförutsättningar för en dylik järnväg bestå. Det kan i detta sammanhang nämnas, att den av det norska Samferdselsdepartementet tillsatta Jernbanekommissjonen av 1949 i ett den 6 februari 1953 avgivet betänkande anfört följande beträffande förslaget om järnväg Røros—riksgränsen:

»Jernbanekommissjonen er av den oppfatning at jernbaneprojektet sett fra norsk synspunkt ikke har en slik betydning at de store kostnader ved anlegg og drift av banen Røros—Riksgrensen er berettiget. Jernbanekommissjonen kan således icke anbefale baneprojektet Røros—Riksgrensen tatt med i jernbaneplanen. Den vil imidlertid anbefale at vegforbindelsen på norsk side fra Røros til grensen, riksveg nr. 660, blir bygget ut til en standard, som svarer til den spesielle betydning denne mellomriksforbindelse har.»

Såsom substituerande anordningar för en järnväg Hede—norska gränsen föreslår utredningen, att vid godsbefordran på billinjerna Sveg—Lofsdalen, Röjan—Hede—Fjällnäs och Åsarne—Ljungdalen vid samtrafik med järnväg statens järnvägars godstaxa tillämpas, vid befordran av vagnslastgods dock icke enligt annan godstariff än tariff 3, samt att under turistsäsongen snabbsturer anordnas på billinjesträckan Hede—Fjällnäs i anslutning till dagtågsförbindelsen Stockholm—Hede. Det förstnämnda förslaget överensstämmer till sin innebörd med det förslag till inrättande av *stambillinjer*, som norrlandskommittén på sin tid avlät i sitt betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland (SOU 1946: 84). Såsom styrelsen framhållit i sitt den 31 mars 1947 avgivna utlåtande över nämnda betänkande, ställer styrelsen sig mycket tveksam till anordnande av dylika linjer såsom substitut för järnvägar. Erfarenheterna från statens järnvägars billinje Övertorneå—Pajala giva nämligen vid handen, att driften av billinje med järnvägstaxa och genomgående avgiftsberäkning medför betydande driftunderskott. Även utredningen konstaterar (s. 214), att genomgående avgiftsberäkning billinje—järnväg regelmässigt leder till driftförlust på billinjen. Av denna anledning och med hänsyn till de prejudicerande verkningarna anser sig utredningen icke kunna tillstyrka inrättande ens interimistiskt av stambillinje på sträckan Ljusdal—Sveg. Beträffande sträckan Röjan—Hede—Fjällnäs däremot anser utredningen, att ökningen av den redan förut betydande driftförlusten på statens järnvägars Hedelinjer, om taxeomläggningen såsom föreslagits inskränkes att avse godstrafiken, blir så ringa — omkring 50 000 kronor per år — att den i stort sett uppväges av de fördelar för den härjedalska turismen, som godstambillinjens inrättande skulle medföra. Förhållandena i Härjedalen med

dess synnerligen omfattande turisttrafik till järnvägslösa områden säges (s. 220) även vara så särpräglade, att de prejudicerande verkningarna böra göra sig gällande endast å övriga större turistbillinjer i Härjedalen (Sveg—Lofsdalen och Åsarna—Ljungdalen).

Den härjedalska turistnäringen skulle sannolikt uppnå ett förbättrat konkurrensläge, om utredningens förslag till inrättande av stambillinje genomfördes. Styrelsen anser emellertid, att detta icke bör skapas till priset av försämrad driftekonomi på statens järnvägars billinjer. Styrelsen är slutligen icke övertygad om att förhållandena inom här berörda område verkligen äro så särpräglade, att icke krav på motsvarande förmån med lika stort fog kan komma att resas från skilda håll i landet.

På ovan anförda skäl avstyrker styrelsen utredningens förslag om inrättande av stambillinje Röjan—Hede—Fjällnäs.

Vad angår den andra av utredningen föreslagna substituerande anordningen för järnväg Hede—norska gränsen, nämligen inrättande av snabbbussturer på billinjesträckan Hede—Fjällnäs under turistsäsongen, må först crinras om att utredningen vitsordat (s. 238), att busstrafiken för lokaltrafikanternas del är synnerligen välordnad med en turtäthet, som mer än väl motsvarar det lokala trafikbehovet. Den föreslagna anordningen tager därför sikte på att tillgodose turisttrafikens behov av framför allt snabba kommunikationer och att på så sätt lämna ett bidrag till förverkligandet av ett i och för sig lofvärt syfte att upparbeta turisttrafiken i Härjedalen. Man får härvid emellertid icke förbise, att en isolerad åtgärd av detta slag båtar föga, om icke möjligheter att taga emot den ökade strömmen av turister samtidigt skapas. Det finnes vidare anledning räkna med att en avledning av trafik från de nuvarande mera lokalbetonade bussturer till snabbbussturer med därigenom uppkommande försämring av trafikunderlaget för de förstnämnda kan resultera i en utglesning av dessa till förfång för ortsbefolkningen. Det gäller således här en avvägning mellan Orts- och turistintressena. Styrelsen har emellertid intet att erinra mot anordnande *på försök* av en snabbusslinje på sätt utredningen förordat och har för övrigt redan i viss utsträckning genomfört en dylik anordning.

Punkten 3 i utredningens förslag, »Interimistiska anordningar i avbidan på anläggandet av järnväg Ljusdal—Sveg», är såsom av rubriken framgår baserad på den förutsättningen, att nämnda järnväg kommer till stånd. I och med att styrelsen avstyrkt förslaget om järnväg Ljusdal—Sveg, har styrelsen ansett sig böra bedöma de under punkt 3 föreslagna åtgärderna ur annan synpunkt, nämligen såsom *substitut* för en järnväg.

Förslaget om fraktnedsättning för skogsprodukter genom fraktberäkning över den tänkta järnvägen Ljusdal—Sveg innebär i princip detsamma som inrättande av stambillinje, men skulle för järnvägen bliva ännu ofördelaktigare. Styrelsen inskränker sig därför till att avstyrka förslaget under hänvisning till vad ovan anförts rörande anordnande av en stambillinje Röjan—Hede—Fjällnäs.

Utredningen föreslår vidare, att direkta sovvagnar insättas på järnvägssträckorna Stockholm—Ljusdal, Göteborg—Hede och Göteborg—Mora samt att under turistsäsongen en snabbussförbindelse anordnas på sträckan Ljusdal—Fjällnäs i anslutning till förstnämnda sovvagnskurs. Härtill må anföras, att erfarenheterna från den försöksverksamhet, som under vintersäsongen 1952 och tiden 5 juli—10 augusti samma år bedrevs med sovvagn Stockholm—Ljusdal och anslutande snabbussförbindelse Ljusdal—Fjällnäs, icke givit vid handen, att tillräckligt trafikunderlag finnes för en sådan förbindelse, varför styrelsen icke anser sig kunna tillstyrka, att sådan förbindelse anordnas.

Att framföra direkt sovvagn Göteborg—Hede på sätt utredningen föreslagit är tekniskt ogenomförbart. GDG-expressen består nämligen av motorvagnssätt, i vilket sovvagnar eller andra vagnar av gängse typer icke kunna framföras. Nämda tåg har för övrigt numera ett sådant läge i tågplanen, att frågan icke längre är aktuell.

Direkt sovvagn Göteborg—Mora har framförts vid veckoskiftena under turistsäsongen åren 1952 och 1953. Att i enlighet med utredningens förslag framföra vagnen dagligen under turistsäsongen anser styrelsen icke ekonomiskt försvarbart, enär erforderligt trafikunderlag härför saknas, såsom framgår av nedanstående sammanställning, avseende vagnens utnyttjande under de två säsonger den framförts vid veckosluten.

	1952		1953	
	norrut	söderut	norrut	söderut
Antal gånger som vagnen framförts	12	12	12	12
» » » » varit fullbelagd	2	3	2	3
» » » antalet resande understigit 10	5	4	6	5
Totala antalet resande under säsongen	239	227	278	279
Genomsnittligt antal resande per gång	19,9	18,9	23,2	23,2

Den vagn, som normalt framförts, har 39 sovplatser, och den skulle alltså ha utnyttjats till omkring 50 procent år 1952 och 60 procent år 1953. Vid vissa tillfällen ha emellertid extra sovvagnar måst insättas, vilket haft till följd att det genomsnittliga utnyttjandet varit lägre än som framgår av de anförda uppgifterna.

Då vagnen, enligt vad som framgår av ovanstående uppgifter, icke ens vid veckosluten utnyttjats mer än till halva sin kapacitet, saknas enligt styrelsens mening anledning att framföra den oftare än som nu sker.

Mot vad utredningen i övrigt anført under punkt 3 har styrelsen intet att erinra. Det kan i detta sammanhang nämnas, att frågan om insättande av snälltågsrälsbuss på sträckan Mora—Sveg tidigare varit under diskussion, men att förslaget icke kunnat förverkligas i brist på rälsbussar. I samband med fördelningen av de betydande tillskott av nya rälsbussar, som möjliggjorts genom de senaste årens ökade investeringsanslag, har styrelsen även undersökt, i vilken utsträckning järnvägslinjerna i Härjedalen lämpligen skulle kunna tillgodoses, exempelvis med rälsbussar med liggfåtöljer nattetid. Verkställda utredningar ha givit vid handen, att en förbättring av kommunikationerna till Härjedalen genom insättande av natträlsbussar ställer sig relativt kostsam för statens järnvägar i jämförelse med andra tänkbara alternativ. Styrelsen ämnar ändock på försök inrätta en dylik natträlsbussförbindelse varigenom även erfarenhet skulle vinnas om dylika förbindelsers användbarhet på andra håll.

Undersökning pågår i vad mån restaurationsmöjligheterna på dagtågen till och från Härjedalen kunna förbättras.

De permanenta anordningar avseende billinjerna och det nuvarande järnvägsnätet, som utredningen föreslår under punkt 4, torde ur allmän trafiksynpunkt få anses tjänliga. Det är emellertid uppenbart, att ett genomförande av utredningens förslag till trafikförbättringar kommer att medföra en försämring av biltrafikens driftresultat, vartill kommer, att samma motiv för och krav på liknande förbättringar torde föreligga eller göras gällande i andra glesbefolkade landsdelar. De ekonomiska konsekvenserna av ett genomförande av utredningens förslag kunna därför bliva vittgående.

Styrelsen kan i detta sammanhang icke underlåta att något beröra de åtgärder, som från statens järnvägars sida vidtagits i syfte att förbättra tra-

fikförhållandena inom västra Härjedalen. Långt ifrån att vara framtvängda av en stigande trafikfrekvens kunna de åsyftade åtgärderna betraktas som ett typiskt exempel på statens järnvägars strävan att genom ändamålsenliga anordningar främja reselivet och giva trakter, som sakna järnväg, såvitt möjligt samma bekvämligheter som i detta hänseende bättre lottade bygder.

Den busstrafik, som statens järnvägar nu bedriva i västra Härjedalen, har betydligt större omfattning än den, som före år 1944 upprätthölls av dels postverket, dels en i Funäsdalen bosatt enskild företagare. Antalet turer på huvudlinjen Röjan—Funäsdalen har visserligen icke ökat nämnvärt, men på sträckorna Funäsdalen—Fjällnäs, Funäsdalen—Bruksvallarna, Funäsdalen—Mittådalen—Mässlingen och Funäsdalen—Sörvattnet ha ett flertal nya förbindelser tillkommit. Mellan Bruksvallarna och Ramundberget har trafik nyinrättats.

Som exempel på vad som åtgjorts för att ernå snabbare förbindelser må nämnas, att restiden på den 146 km långa sträckan Röjan—Fjällnäs år 1944 var 7 tim. 25 min. i riktning mot Fjällnäs och 7 tim. 15 min. i riktning mot Röjan. Enligt nu gällande tidtabell utgör restiden 4 tim. 5 min. respektive 4 tim. 20 min. Omedelbart efter det statens järnvägar den 1 oktober 1944 övertagit postdilignenslinjerna i Härjedalen ävensom förvärvat vissa andra linjer inom området företogs en genomgripande förändring av trafikorganisationen. Ledningen av trafiken, som vad postdilignenslinjerna beträffar var förlagd till Ånge och Röjan, flyttades till Funäsdalen delvis i syfte att skapa ett trafikcentrum inom området och giva ledningen intimaast möjliga kontakt med landsdelens trafikproblem. Tanken var, att detta centrum skulle giva impulser till fortsatt utveckling, bl. a. genom det förhållandevis stora antal anställda vid biltrafiken, som där komme att placeras. Under de tre första åren efter övertagandet uppfördes i Funäsdalen ett större garage med reparationsverkstad, bostadshus samt stationsbyggnad. Busstationen fungerar i stort sett som en järnvägsstation. Sålunda försäljas biljetter, inskrives resgods och expedieras gods till alla järnvägsstationer i landet.

Styrelsen återgår härefter till att yttra sig över de av järnvägsutredningen framlagda förslagen.

Vad särskilt gäller förslaget, att den av statens järnvägar bedrivna beställningstrafiken med omnibus på sträckorna Stockholm—Mora—Funäsdalen—Fjällnäs och Sundsvall—Röjan—Fjällnäs måtte anordnas som linjetrafik under turistsäsongen, får styrelsen erinra om att styrelsen redan i december 1951 ansökt om tillstånd till turistlinjetrafik för person- och resgodsbefordran på bl. a. sträckan Stockholm—Fjällnäs, och att styrelsen, sedan den av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet anbefallda utredningen av vissa frågor rörande regleringen av den inrikes busstrafiken (långlinjeutredningen) nu slutförts och utredningsmannen överlämnat en promemoria i ämnet, genom skrivelse den 27 maj 1953 förnyat denna sin framställning. Genom ämbetskrivelse den 3 sistslidne juli bemyndigades järnvägsstyrelsen därefter att t. o. m. den 30 september 1953 bedriva sådan trafik på ett antal linjer, bl. a. på sträckan Stockholm—Fjällnäs. Därest begärt tillstånd erhålles har styrelsen för avsikt att även i fortsättningen trafikera denna linje. Trafiken Sundsvall—Fjällnäs bedrivs redan som linjetrafik, enär statens järnvägar inneha härför erforderlig koncession.

Vad utredningen anfört under punkt 5, avseende vägarna och den yrkesmässiga lastbilstrafiken, föranleder intet särskilt uttalande från styrelsens sida.

Vad slutligen beträffar den under punkt 6 konstaterade lämpligheten av ett särskilt organ för allmänna trafikfrågor anser sig styrelsen nu icke behöva ingå på närmare diskussion av detta spörsmål med hänsyn till den av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 5 sistlidne juni tillsatta kommittén för utredning av frågan om konkurrensproblemen på transportområdet, i första hand mellan järnväg och bil.

Sammanfattningsvis får styrelsen uttala, att styrelsen funnit sig icke kunna tillstyrka vissa av utredningens förslag, bl. a. i vad avser anläggande av järnväg mellan Ljusdal och Sveg, tillämpande av genomgående fraktberäkning enligt statens järnvägars taxa vid samtrafik billinje—järnväg och medgivande av fraktberäkning över den tilltänkta järnvägen Ljusdal—Sveg i stället för den verkliga transportvägen. Styrelsen hyser även vissa betänkligheter mot sådana av utredningen gjorda rekommendationer, som visserligen även enligt styrelsens mening syfta till förbättringar av nuvarande trafikanordningar, men som kunna genomföras endast till priset av försämrad driftekonomi vid statens järnvägar. Styrelsen anser sig principiellt böra hävda, att i den mån statens järnvägar skulle komma att åläggas genomföra sådana företagsekonomiskt icke motiverade förbättringar erforderligt investeringskapital anvisas på sådant sätt, att statens järnvägars förräntningspliktiga kapital icke ökas, varjämte uppkommande driftförluster, respektive ökning av redan nu uppkommande driftförluster på billinjerna böra täckas genom särskilda anslag på riksstaten.

Styrelsen förklarar sig i övrigt villig medverka till sådana förbättringar av trafiken i berörda trakter, som ur järnvägsekonomisk synpunkt och med hänsyn tagen till tillgången på materiel m. m. kunna finnas möjliga och lämpliga.

Stockholm den 8 mars 1954.

ERIK UPMARK.

ARNE SJÖBERG.

Bilaga B.

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Över betänkande med förslag till förbättrade kommunikationer i Härjedalen och nordvästra Hälsingland, avgivet av järnvägsutredningen »Ljusdal—norska gränsen», får länsstyrelsen avgiva följande utlåtande.

Länsstyrelsen, som i huvudsak ansluter sig till det utlåtande över utredningens förslag, som Jämtlands läns landstings förvaltningsutskott avgivit, vill särskilt framhålla följande synpunkter.

I. Beträffande järnvägsprojektet.

Utredningen föreslår, att järnväg anlägges mellan Ljusdal och Sveg under förutsättning bl. a., att viss del av kostnaden därför tillskjutes av vederbörande skogsintressenter.

I sitt förenämnda utlåtande över betänkandet har förvaltningsutskottet framhållit de *samhällsekonomiska nyttoverkningarna* av bl. a. denna järnvägssträcka.

För egen del vill länsstyrelsen särskilt understryka den planerade järnvägens stora betydelse för skogsbruket och därpå baserade industrier. Bortsett från turistnäringen i västra Härjedalen är skogsbruket den viktigaste näring, varpå befolkningen i landskapet kan grunda sin ekonomi. Det är därför oundgängligen nödvändigt, att allt göres för att befrämja skogsbruket i landskapet.

Frågan om nyttoverkningarna för skogsbruket står i direkt samband med frågan om järnvägens lönsamhet. Härvid bör särskilt följande synpunkter beaktas, nämligen: de virkesmängder, som efter järnvägens tillkomst kunna ekonomiskt utnyttjas och tillföras järnvägen, vidare kostnader och tidsförlust vid flottning samt kostnader vid långtransporter medelst lastbil.

Vidkommande virkesmängden, som kunde nyttiggöras efter järnvägens tillkomst, må framhållas, att resultatet av den gjorda utredningen bestyrkt länsstyrelsens tidigare förmodan, att en betydande ökning av virkesfångsten inom trafikområdet skulle bli en sannolik följd av det föreslagna järnvägsföretaget. Av trafikunderlagsberäkningen framgår, att det till minst 163 000 ton beräknade årliga vagnslastgodset till ca 90 % skulle komma att bestå av skogsprodukter, destinerade till Hudiksvall- och Söderhamnsområdena. Den av utredningen tillfrågade kännaren av områdets ekonomiska förhållanden tekn. doktor G. Sundblad anser emellertid, att trafikunderlaget av skogsprodukter kommer att bli avsevärt större än vad utredningen beräknat, gissningsvis kanske dubbelt så stort. Som skäl för denna sin ståndpunkt åberopar doktor Sundblad bl. a. stegrade kostnader för flottning och biltransporter, skador å samt sjunkning av virke vid flottning ävensom svårigheter i fråga om barkning i skogen. De av doktor Sundblad anförda synpunkterna hava biträttits av skogsvårdsstyrelsen i Jämtlands län i ett den 16 februari 1953 i ärendet avgivet yttrande. I fråga om det beräkneliga trafikunderlaget av skogsprodukter bör också tagas hänsyn till utbyggnaden av Ljusnans strömfäll. Förutom ett antal mindre kraftstationer i Ljusnans flodsystem finnes i älven nu utbyggd Krokströmmens kraftstation, innefattande utnyttjandet av Långforsen, Krokströmmen, Hebelstupet, Aborrstupen och Örastupet. Laforsen är under utbyggnad, var-

vid även Märtaforsen och Ängraforsen skola utnyttjas. Vidare planeras utbyggnad av följande fall: Långströmmen (därvid även Hästamströmmen, Sännaforsen och Brygghussströmmen avses skola utnyttjas) vidare Storströmmen, Öjeforsen, Hävrahällan och Henriksforsen.

Den fortgående utbyggnaden av Ljusnan innebär, att man i allt större omfattning nödgas övergå till s. k. sjöflottning med släp i stället för flottning i strömmande vatten. Detta innebär givetvis både försening och fördyring av flottningen. Sedan de gamla naturbestånden i Härjedalen avverkats, får man på grund av naturförhållandena räkna med att det utdrivna virket i allt större omfattning kommer att bestå av relativt snabbvuxet klenvirke eller således just det virke, som ej tål en långvarig flottning. Länsstyrelsen erinrar i detta sammanhang om följande av utredningen gjorda uttalande:

»Skulle utbyggnaden av Ljusnans strömfall fortskrida så långt, att flottningen helt eller delvis omöjliggöres, torde ersättning komma att utgå för den fördyring av transportkostnaderna som vid landtransport enligt billigaste transportalternativ skulle komma att äga rum. I sistnämnda fall kan sålunda utbyggnaden av strömfällen komma att verka i riktning mot en synnerligen omfattande ökning av den ifrågasatta järnvägens trafikunderlag.»

Med de långa transporter, varom här är fråga, bör enligt länsstyrelsens mening en järnväg med framgång kunna konkurrera med lastbilstransporter. Visserligen ha under senare åren betydande virkestransporter från trafikområdet ned till kusten ägt rum per lastbil, men detta torde ha blivit möjligt bl. a. därigenom att skogsbolagen — som av utredningen framgår — lyckats hävda sin egen fraktnivå och att de osedvanligt höga virkespriserna kunnat bära biltransporterna. De vid biltransporterna tillämpade låga priserna kunna emellertid säkerligen icke bibehållas i fortsättningen, och man måste även för framtiden räkna med lägre virkespriser än under den utpräglade högkonjunkturen. Järnvägens konkurrensförmåga torde även väsentligt kunna höjas genom tekniska anordningar. För närvarande hämmas järnvägens konkurrensförmåga ofta genom tidsödande och därigenom kostsamma omlastningar. Vid inrättande av tekniska hjälpmedel vid omlastningarna bör avsevärd vinst kunna erhållas.

Ovan har antytts, att järnvägen skulle möjliggöra en betydande ökning av virkesfångsten inom trafikområdet. Detta förhållande, som är en förutsättning för en mera intensiv skogsvård, är av största betydelse även för de stora industrierna i kustlandet. Av utredningen framgår nämligen, att skogsindustrierna i Söderhamns och Hudiksvalls distrikt redan nu lider betydande brist på råvara. Det är därför av största vikt för dessa industrier och därmed även för landet i dess helhet att råvarubasen för industrierna vidgas. Detta kan enligt länsstyrelsens mening lättast ske genom tillkomsten av en järnväg Ljusdal—Sveg, varigenom klenvirke och även sekunda virke kan utnyttjas i betydligt större omfattning än vad för närvarande är fallet.

Med ovan uttalade uppfattning anser länsstyrelsen för sin del, att de beräkningar, som utredningen framlagt i fråga om Ljusdal—Svegbanans lönsamhet som fraktjärnväg, äro alltför pessimistiska. Å andra sidan vill länsstyrelsen nu liksom tidigare bestämt hävda, att föreliggande projekt ej får ses uteslutande ur järnvägsekonomisk synpunkt. Frågan bör också ses ur den synpunkten, att järnvägen kan bli ett medel i statens hand till främjande av utvecklingen, kulturellt, socialt och materiellt, i en del av vårt land, som på grund av en karg natur, hårt klimat och avskild belägenhet ej kunnat tillgodogöra sig den utveckling i berörda hänseenden, som kommit bättre belägna delar av landet till godo.

En järnväg Ljusdal—Sveg komme, vilket jämväl torde framgå av utredningen, med säkerhet att få betydelse för befolkningens utkomstmöjligheter i de berörda bygderna, skapa ökad trivsel för befolkningen och stimulera till ett mera differentierat näringsliv — en fråga av största betydelse för dessa bygder. Man lärer sålunda kunna räkna med utveckling av handel, serviceyrken och småindustri i all synnerhet, därest — vilket man väl vågar förutsätta — utbyggnaden av strömfallen kommer att medföra god tillgång på billig elström. I detta sammanhang kan länsstyrelsen ej underlåta att erinra om de för landet utomordentligt viktiga naturtillgångar som — bortsett från skogen — exploateras i landskapen. De värden — säkerligen vida överstigande kostnaden för den föreslagna järnvägen — som härigenom utvinnas vid pågående och planerade utbyggnader av Ljusnan komma i allt väsentligt andra delar av landet till godo och lämna där ett betydelsefullt bidrag till välstånd och trivsel. Det synes länsstyrelsen med billighet och rättvisa förenat, att hänsyn härtill även tages, då man bedömer föreliggande järnvägsprojekt.

Med stöd av vad ovan anförts vill länsstyrelsen förordna, att beslut fattas om utförande genom statens försorg av järnväg Ljusdal—Sveg, oavsett huruvida bidrag därtill kan erhållas från skogsbolagen. Förutsättningen bör dock vara att erforderlig mark tillhandahållas av landsting, kommun eller enskilda.

Utredningen har icke ansett sig kunna tillstyrka, att järnväg anlägges mellan *Hede och norska gränsen* så länge nuvarande driftsförutsättningar bestå. Förutsättningarna för denna järnväg synas — såvitt avser godstransporter — icke hava blivit tillräckligt utredda. Sålunda framgår av utredningen, att järnvägen kan få stor betydelse för malmtansporter. De för bedömande härav erforderliga geologiska undersökningarna ha emellertid ännu icke utförts. Bolidens gruvaktiebolag, som utfört vissa »översiktliga undersökningar», har enligt utredningen förklarat sig ämna mera intensivt undersöka området *efter* det en järnväg blivit byggd. Länsstyrelsen anser det angeläget, att sådan undersökning snarast möjligt kommer till stånd så att järnvägens lönsamhet kan mera definitivt bedömas. Därest privat företag under rådande förhållanden ej kan åtaga sig undersökningen, bör densamma utföras genom statens försorg.

En tvärbana genom Härjedalen skulle givetvis få en stor betydelse för turistnäringen. I sådant hänseende anförde länsstyrelsen i skrivelse den 8 mars 1948 till statsutskottet följande:

»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 göres 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 Lofsdaalen 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.»

Vad sålunda anförts finner länsstyrelsen i allt väsentligt fortfarande gällande. Länsstyrelsen vill emellertid samtidigt uttala sin tillfredsställelse med de åtgärder, som statens järnvägar inom nuvarande möjligheters ram vidtagit för att söka förbättra förbindelserna med västra Härjedalen och dess gränstrakter mot Norge. Turistfrekvensen i Härjedalen har också under senare år ökat högst väsentligt. Ett fullt utnyttjande av de utomordentliga möjligheter till sport, rekreation och friluftsliv, som västra Härjedalens natur bjuder, är dock för närvarande ej möjligt med hänsyn till nuvarande förbindelser samt det otillräckliga antalet turistanläggningar och bristande inkvarteringsmöjligheter. Man kan ej heller förvänta att kapital nedlägges på byggande av större turistanläggningar, förrän kommunikationerna tryggats, så att det blir möjligt att per järnväg (i synnerhet sovvagnar) föra upp större mängder turister från landets befolkningscentra och från utlandet. Det ytterligare uppsving av turisttrafiken till västra Härjedalen, som kan förväntas efter tillkomsten av en järnväg, kommer givetvis att få en mycket stor betydelse ej blott för bygdebefolkningens ekonomiska betingelser utan även för alla dem, som där vilja njuta av landskapets vackra natur och olika rekreationsmöjligheter.

Bakom förslaget från svensk sida om en järnväg Hede—norska gränsen ligger givetvis önskemålet om en ny mellanriksförbindelse Hede—norska gränsen—Röros med anslutning till järnvägen Röros—Trondheim. Detta önskemål torde livligt delas av befolkningen i de norska gränstrakterna. Från vederbörande norska myndigheters sida lär man däremot knappast kunna påräkna något ståndpunktstagande i frågan, förrän svenskt ståndpunktstagande skett. Skulle detta ske i positiv riktning har man anledning räkna med intresse också från norsk sida.

Som en sammanfattning i fråga om järnvägsprojektet vill länsstyrelsen *dels*, på sätt i det föregående angivits, förordna byggandet av en statsbana Ljusdal—Sveg att utföras så snart arbetsmarknadsförhållandena det tillåter, *dels ock*, med understrykande av de skäl som tala för en statsbana Hede—norska gränsen, hemställa om fortsatt utredning rörande förutsättningarna för banans tillkomst.

II. Substitut för den föreslagna järnvägen och övriga kommunikationsförbättringar.

Länsstyrelsen tillstyrker vad utredningen under dessa rubriker anför. Särskilt vill länsstyrelsen framhålla angelägenheten av inrättandet av stambillinjer på sträckorna Röjan—Hede—Fjällnäs, Sveg—Lofsdalen och Åsarne—Ljungdalen för godsbefordran i samtrafik med järnväg. De nuvarande snittfrakterna vid godsbefordran i kombination järnväg och S.J. linjetrafik medför för västra Härjedalens befolkning och turistnäring i många fall en tung belastning. Sålunda uppgives, att en järnvägsvagn, 10 ton, koks från Stugsund till Hede betingade i fraktkostnader kr. 226. Biltransporten av nämnda vagnslast kostade från Hede till Hamrafjället (85 km) ca kr. 400. Järnvägsfrakten för en vagnslast varor från Gävle till Hede kostade kr. 211:50. Biltransporten från Hede till Hamrafjället kostade kr. 330. Inrättandet av stambillinjer enligt norrlandskommitténs nu av utredningen upptagna förslag skulle i avbidan å en framtida järnväg uppenbarligen bli till stort gagn både för befolkningen och för turistnäringens fortbestånd och utveckling. Förslaget att under turistsäsongen anordna snabba bussturer på sträckan Hede—Fjällnäs i anslutning till dagtågsförbindelsen Stockholm—Hede med anknytande av vissa lokala turer finner länsstyrelsen likaledes välbetänkt.

III. Interimistiska anordningar i avbidan på anläggandet av järnväg Ljusdal—Sveg.

Länsstyrelsen kan helt ansluta sig till vad landstingets förvaltningsutskott härutinnan anfört.

IV. Utbyggnad av vägväsendet.

Även i detta hänseende kan länsstyrelsen ansluta sig till vad förvaltningsutskottet anfört. Länsstyrelsen anser det sålunda synnerligen angeläget, att vägväsendet i Härjedalen — oavsett järnvägsprojektet — blir föremål för en nödvändig utbyggnad för tillgodoseende av moderna krav. De stora avstånden till och inom landskapet nödvändiggöra vägar, som utan onormala risker böra tåla snabba transporter. Vägarna måste också vara av sådan beskaffenhet att de även under otjänliga klimatiska förhållanden kunna begagnas för de transporter, som kunna ifrågakomma. Detta är nödvändigt med hänsyn både till godstransporter och till turisttrafiken och de stora mängder folk som vid högsåsonger måste transporteras till och från västra Härjedalen.

Utredningen har enligt länsstyrelsens mening på ett synnerligen förtjänstfullt sätt klarlagt behovet av vägväsendets utbyggnad. Samtliga av utredningen föreslagna vägprojekt böra komma till utförande så snart omständigheterna så medgiva. Kostnaderna för vägväsendets upprustning äro emellertid högst betydande. Enligt utredningen uppskattas samma kostnader till 50,8 miljoner kronor, vilket belopp avses böra fördelas om en tioårsperiod. Det ligger i sakens natur, att så stora kostnader, varom här är fråga, icke kunna inrymmas i anslagen för de ordinarie flerårsplanerna med deras nuvarande omfattning. Vid sådant förhållande synes det nödvändigt att särskilda anslag beviljas för ifrågavarande kostnader såvida icke flerårsplanerna och anslagen för dessas genomförande bli föremål för en väsentlig utökning. Då de ifrågavarande behoven nu blivit så starkt påvisade, som skett genom utredningen, bör den senare utvägen rimligtvis vara möjlig.

I övriga delar föranleder betänkandet ej något länsstyrelsens särskilda uttalande.

I handläggningen av detta ärende hava deltagit undertecknade, landshövding och t. f. landssekreterare.

Östersund i landskansliet den 25 februari 1953.

TORSTEN LÖFGREN.

LENNART LINDBLAD.