

**Nr 186.**

Ankom till riksdagens kansli den 4 juni 1946 kl. 2 em.

*Utlåtande i anledning av väckt motion om utredning angående  
utbyggnad av kommunikationsnätet i norra Värmland.  
(4:e avd.)*

I en inom andra kammaren av herr *Kempe m. fl.* väckt motion (II: 235) har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning angående utbyggnad av kommunikationsnätet i norra Värmland med beaktande av vad i motionen anförts.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för nämnda yrkande, får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har, efter därom i vederbörlig ordning framställd begäran, yttranden avgivits av *länsstyrelsen i Värmlands län, järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, vilka yttranden såsom bilagor fogats härvid (*Bilaga A—C*).

Av de över motionen avgivna yttrandena framgår, att frågan om ett tillfredsställande ordnande av kommunikationsförhållandena inom norra Värmland under 1920-talet och början av 1930-talet var föremål för överväganden. Därvid ogillades i olika sammanhang gjorda koncessionsansökningar å järnvägslinjer. Behovet av förbättrade kommunikationer ansågs sålunda lämpligen kunna tillgodoses genom biltrafik. Härutinnan framlade länsstyrelsen 1931 detaljerad plan till väg- och brobyggnadsföretag i Klarälvsdalen.

Ehuru, såsom länsstyrelsen framhållit, vissa åtgärder sedermera vidtagits för förbättring av kommunikationerna inom norra Värmland, synes länsstyrelsens yttrande bestyrka, att förhållandena ännu lämna åtskilligt övrigt att önska. Av vad länsstyrelsen härutinnan anfört synes särskilt förtjäna framhållas, att en resa från nordligaste Värmland till Karlstad med buss och järnväg nu drager en tid av 12 timmar. Ett annat belysande exempel lärer kommunikationsförhållandena vid Likenäs — beläget på båda sidor om Klarälven — erbjuda. Enligt vad utskottet inhämtat måste sålunda befolkningen därstädes för att nå på andra sidan älven belägen del av samhället anlita ett övergångsställe omkring 3 mil söderut efter älven. Vad i ärendet förekommit har bibragt utskottet den uppfattningen, att de berättigade förhoppningar om en förbättring av kommunikationsförhållandena,

*Utskottet.*

som befolkningen i ifrågavarande trakter i samband med i det föregående berörda utredningar kommit att hysa, endast till en del gått i uppfyllelse.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit, att enligt gällande föreskrifter vid fördelningen av vägbyggnadsanslagen skall tillses att vägbehoven i olika landsändar bli tillgodosedda på ett likformigt och rättvist sätt. Inom styrelsen pågår för närvarande utarbetande av behovsplaner för vägbyggnader av olika slag för samtliga län. Styrelsen har under hänvisning härtill framhållit, att ur de synpunkter styrelsen hade att företräda, behov icke syntes föreligga att verkställa en utredning beträffande ett separat område. Länsstyrelsen åter har tillstyrkt att en utredning kommer till stånd och jämväl framhållit, att en utredning skulle bli en värdefull tillgång för länsstyrelsen i dess arbete för att främja utvecklingen i den norra delen av länet och för att förbättra de ofta brydsamma existensvillkoren för befolkningen därstädes.

Utskottet finner principen om ett i möjligaste mån likformigt tillgodo-seende av vägbehoven inom olika delar av landet i och för sig riktig. Det vill emellertid synas som om behoven av förbättrade kommunikationer i vissa landsdelar, däribland i norra Värmland, äro särskilt starkt framträdande. Utskottet finner för sin del av motionärerna anförda skäl motivera att en särskild utredning i förevarande fall snarast kommer till stånd. Enligt utskottets mening bör denna utredning förutsättningslöst bedöma såväl behovet av som sättet för åstadkommande av förbättrade kommunikationer.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen må, i anledning av motionen II: 235, i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om skyndsamt utredning angående behovet av och sättet för en utbyggnad av kommunikationsnätet i norra Värmland.

Stockholm den 4 juni 1946.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit  
från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Oscar Olsson, Gränebo, Larsson, Andrén, Bäckström, Karl Andersson, Gillström, Gustav Emil Andersson, Rosenberg, Hesselbom och Gunnar Andersson*; samt

från andra kammaren: herrar *Törnkvist, Eriksson* i Stockholm, *Svensson* i Grönvik, *Ward, Andersson* i Malmö, *Mårtensson, Staxäng, Pettersson* i Dahl, *Malmborg* i Skövde, *Åkerström, Sefve* och *Pettersson* i Degerfors.

---

## Bilaga A.

## Till Riksdagens statsutskott.

Genom kommunikationsdepartementets ämbetsskrivelse den 1 mars 1946 har länsstyrelsen i Värmlands län fått sig anbefallt att till utskottet avgiva yttrande över en inom riksdagens andra kammare väckt motion nr 235 om utredning angående utbyggande av kommunikationsnätet i norra Värmland.

Med anledning härav får länsstyrelsen dels överlämna infordrade yttranden från kommunalnämnderna i Norra Finnskoga, Södra Finnskoga, Dalby, Nyskoga, Norra Ny, Vitsands, Ekshärads, Fryksände och Norra Råda socknar, Nordmark-Klarälvens Järnvägs AB och Uddeholms AB, AB Mölnbacka-Trysil, Värmlands Lantmannaföreningars Centralförening u. p. a., Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle, skogsvårdsstyrelsen och vägförvaltningen i länet<sup>1</sup> dels ock för egen del anföra.

Värmland är till sin natur delvis överensstämmande med Mellansverige och med sydligare landskap, men provinsen förebådar särskilt i sin övre del samtidigt Norrland. Av länets yttinnehåll utgöra 1 940 kvkm (11 %) åker och annan odlad jord samt 13 750 kvkm (79 %) skogsmark. Terrängen karakteriseras av mer eller mindre markerade dalar, som ofta ha huvudriktlinjer nordväst—sydöst, t. ex. Klarälvens dal och Frykendalen. I länets norra och nordöstra delar övergår trakten i Dalarnas fjällområde, och utmed norska gränsen utbreder sig Finnskogens vidsträckta landrygg, vars norra del av gammalt kallas Tolvmilaskogen. Länet är rikt på sjöar och vattendrag, mestadels också med huvudriktningen nordväst—sydöst, som avvattna betydande arealer. Främst av vattendragen märkes Klarälven, vilken har sin källsjö i Härjedalen, rinner genom den norska sjön Femund och vid riksröset 116 kommer in i länet. Som en jätteskåra skär Klarälv-dalen genom landskapet. Klarälvens längd inom Värmland är 273 km.

Rörande förhållandena i de nordligaste socknarna i länet må här anföras följande uppgifter, som äro hämtade ur Årsbok för Sveriges kommuner 1935 och 1945.

S o c k e n	Areal land hektar	Folkmängd		Skattekronor		Hel kommu- nal utdebitering 1/1 1945
		1/1 1935	1/1 1945	1/1 1935	1/1 1945	
N. Finnskoga <sup>2</sup> .....	66 591	1 736	1 552	4 353	15 347	13: 50
S. Finnskoga <sup>2</sup> .....	61 180	1 759	1 546	3 947	16 021	13: 50
Dalby .....	77 965	3 722	3 404	8 616	31 130	11: 50
Nyskoga .....	17 898	579	481	974	4 678	10: 93
N. Ny .....	72 199	3 093	2 893	7 902	27 182	10: 79
Vitsand <sup>2</sup> .....	20 263	2 017	1 892	3 353	14 879	12: 50
Ekshärad .....	82 124	6 506	6 163	12 041	52 994	12: 95
Fryksände .....	47 986	6 695	6 894	17 065	63 699	11: 50
N. Råda .....	38 070	10 662	10 863	45 550	172 068	11: 50

<sup>1</sup> Här uteslutna.

<sup>2</sup> N. och S. Finnskoga samt Vitsands socknar åtnjuta statsbidrag till skattelindring enligt Årsbok för Sveriges kommuner 1945.

Vid olika tider har man i norra Värmland påtalat, att denna del av länet är missgynnad med avseende å kommunikationer. Man har framhållit, att detta förhållande i flera avseenden medför betydande olägenheter för befolkningen, som på grund av sin isolerade och avlägsna bosättning har att kämpa med svårigheter. Frågan om ett tillfredsställande ordnande av kommunikationerna i Klarälvdalen var under 1920-talet föremål för utredningar. Dessa utredningar avsågo till väsentlig del byggande av järnväg genom dalen. I fråga härom ingåvos till Kungl. Maj:t ansökningar om koncession dels å normalspåriga dels å smalspåriga järnvägslinjer. Koncessionsansökningarna å normalspåriga järnvägslinjer omfattade följande olika sträckningar, nämligen från Åsbyholm (Åstbyholm) vid Torsby i Fryksände socken över Ekshärad till Slättne i Dalby socken, från Åsbyholm över Vågsjöfors i Vitsands socken till Slättne samt från Sunne över Ekshärad till Höljes i N. Finnskoga socken eller alternativt till Brattmålsviken, Sundhultmon, båda i Dalby socken, eller söder därom belägen plats i Klarälvdalen. Beträffande koncessionsansökningarna å smalspåriga järnvägslinjer, avseende ursprungligen två olika sträckningar, nämligen från Edebäck i Norra Råda socken till Slättne och från Råda i Norra Råda socken till Sundhultmon, enade man sig om en gemensam sträckning, vari man med hänsyn till bibanefondens otillräcklighet begränsade ansökningen att omfatta sträckning från Råda till Likenäs i Dalby socken med södra delen förlagd aningen på östra eller västra sidan av Klarälven.

Genom brev den 24 januari 1930 fann Kungl. Maj:t omförmälda ansökningar om koncession å normalspårig järnväg icke föranleda någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd samt anbefallde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i samband med frågan om koncession å smalspårig järnväg i Klarälvens dalgång taga under övervägande och i samråd med länsstyrelsen verkställa utredning, huruvida behovet av förbättrade kommunikationer i de trakter, som komme att beröras av de ifrågasatta järnvägarna, skulle kunna tillgodoses medelst anordnande av automobillinjer eventuellt efter förbättring av befintliga vägar. Efter verkställd utredning förklarade sig länsstyrelsen i underdånig skrivelse den 2 mars 1931 instämma i den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalade uppfattningen, att ansökningen om koncession å smalspårig järnväg i Klarälvdalen borde avstyrkas, varjämte länsstyrelsen uttalade, att länsstyrelsen i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåge, att behovet av förbättrade kommunikationer i ifrågavarande trakter kunde tillgodoses genom biltrafik. I skrivelsen framlade länsstyrelsen en detaljerad plan till väg- och brobyggnadsföretag i Klarälvdalen. De dittills ännu oavgjorda koncessionsansökningarna blevo därefter den 16 oktober 1931 av Kungl. Maj:t avslagna.

Under årens lopp hava därefter vissa åtgärder vidtagits för förbättring av kommunikationerna i norra Värmland. Rörande de nuvarande järnvägs- och landsvägsförbindelserna samt busslinjerna tillåter sig länsstyrelsen hänvisa till Sveriges kommunikations karta över Sverige, karta över Värmlands län, vägdirektören Åke Petterssons PM angående allmänna vägar i Värmlands län samt förteckning över omnibuslinjer i länet, vilka fyra handlingar här bifogas. Beträffande busslinjerna bör påpekas, att postverkets diligenslinje från Råda järnvägsstation numera är utsträckt till Långflon vid norska gränsen i N. Finnskoga socken, 15 mil norr om Norra Råda. En resande, som påstiger diligensen i Långflon kl. 5 på morgonen, ankommer kl. 14.10 till Råda järnvägsstation, varefter den resande kan

fortsätta å Nordmark—Klarälvens järnväg till Karlstads östra järnvägsstation, dit han anländer kl. 16.40. En resa från Långflon till Karlstad drager sålunda nära 12 timmar eller ungefär dubbelt så lång tid som en järnvägsresa från Karlstad till Stockholm.

Även om kommunikationerna förbättrats efter det Kungl. Maj:t meddelade sitt beslut den 16 oktober 1931, kvarstå emellertid fortfarande allvarliga olägenheter. Genom de inskränkningar, som i följd av kriget tid efter annan ålagts bilismen, hava dessa olägenheter ökats. På grund härav har järnvägen i vida kretsars medvetande återtagit sin plats såsom det mera pålitliga, stabila och bekväma trafikmedlet. Vid de truppörflyttningar, som under krigsåren här i länet ägt rum i stor utsträckning, ha järnvägarna spelat en viktig roll. Måhända kan man i dessa omständigheter se förklaringen till att frågan om utbyggnad av järnvägsnätet nu ånyo upptagits och vunnit anslutning bland de därav berörda socknarna.

Det vägbyggnadsprogram, som länsstyrelsen framlade i sin skrivelse den 2 mars 1931, har icke i sin helhet kommit till utförande utan är ännu i väsentliga delar orealiserat. Avstannandet av vägbyggnaderna och det svagare vägunderhållet sammanhännga huvudsakligen med av världskriget föranledda förhållanden och bristande medelstillgång. Vad angår planläggningsarbetet, torde den långsamma takt härutinnan, som kännetecknat de senaste åren, i väsentlig grad vara att hänföra till samma orsak. Kommunikationsdepartementets cirkulärskrivelse den 7 maj 1940 angående återhållsamhet beträffande upprättande av arbetsplaner för väg- och broarbeten har medfört en avsevärd eftersläpning beträffande det normala planläggningsarbetet. Övergångssvårigheter i samband med vägväsendets förstatligande och den ökade tungroddhet i viss grad, som blivit en följd av vägväsendets centralisering, har till sist i sin mån bidragit att försvåra och fördröja ett tillgodoseende av de nu allt högljuddare och i allmänhet välgrundade kraven på vägbyggnadernas upptagande och på färdigställande av därför nödvändiga förberedelser. Brobyggnaden vid Likenäs i Dalby socken, som av vägdirektören upptagits bland företag, vilkas utförande måste anses angeläget, erbjuder ett ganska belysande exempel på det dröjsmål, som på grund av rådande ogynnsamma förhållanden inträffat beträffande ett för ortsbefolkningen viktigt företag. Redan genom utslag den 31 december 1935 ålade länsstyrelsen de väghållningsskyldiga i Älvdals härads övre tingslags väghållningsdistrikt att i enlighet med vissa i utslaget angivna föreskrifter utföra omförmälda broföretag. Genom utslag den 14 oktober 1936 fann Kungl. Maj:t ej skäl göra ändring i länsstyrelsens dom. Ehuru snart tio år förflutit efter Kungl. Maj:ts utslag, har broföretaget icke ens påbörjats, och det lär icke vara möjligt att inom ramen av de medel, som hittills anvisats för vägväsendets utveckling, bereda tillgång för företagets igångsättande.

Vid en överblick av kommunikationsnätet i länet framträda några karakteristiska drag. Järnvägar och allmänna vägar i övre och mellersta Värmland äro oftast förlagda i huvudriktningen norr—söder. Förbindelserna i riktningen väst—öst äro mera sparsamma. Härigenom försvåras ortsbefolkningens möjligheter att nå den sydgående förbindelsen i Klarälvdalen. Frånvaron av järnvägar och huvudvägar i övre Värmland i riktningen väst—öst föranleder vidare omvägar och förseningar för den del av befolkningen, som önskar färdas direkt till angränsande län ävensom till Norge. Klarälven och andra vattendrag nödvändiggöra anläggning av ett relativt stort

antal broar. I de nordligaste skogs- och fjällbygderna föreligger ett stort behov av ödebygdsvägar. De snörika vintrarna aktualisera behovet av vintervägar och rationell snöplogning. De långa avstånden försvåra anläggningen av enskilda vägar. Även om statsbidrag utgår, stiger nämligen på grund av vägsträckans längd det bidragsbelopp, som åvilar den enskilde delägarer, till en storlek, som ofta icke är överkomlig. Då skogsbruket intager en betydande plats i länets näringsliv, böra lämpliga skogsvägar anläggas. Slutligen torde frågan om anläggning av cykelstigar och enklare vägar böra upptagas till omprövning.

Vad här sagts gäller i mångt och mycket om länets skogsbygder över huvud taget. Vad särskilt angår de socknar i norra Värmland, som närmast avses i motionen, måste dessa anses såsom i kommunikationshänseende i stort sett mindre gynnade än de flesta andra delar av länet. De rymma tillsammans en ganska talrik befolkning, och de representera stora naturtillgångar främst i form av skog och vattenkraft. Vattenkraften är till betydande del ännu outnyttjad men torde för kraftbehovets tillgodo-seende icke blott inom Värmland utan inom angränsande delar av Mellan-sverige behöva utbyggas inom en relativt närliggande framtid. Den odlade jorden är i dalgången icke obetydlig till arealen. För länets näringsliv och särskilt med tanke på de stora skogstillgångarnas betydelse såsom råvaru- underlag för träindustrin och på det sannolika behovet av en i framtiden mera intensifierad skogsdrift i denna del av länet framstår det därför såsom önskvärt, att levnadsvillkoren för befolkningen i bygden förbättras på sådant sätt, att en alltför långt gående avfolkning av bygden motverkas. Oavsett de resultat i fråga om industriens lokalisering, jordbrukets rationa- lisering och därmed sammanhängande förhållanden, till vilka övervägan- den på grundval av befolkningsutvecklingen under den närmaste framtiden kunna leda, måste en betydande befolkning bindas vid bygden för natur- tillgångarnas utnyttjande. Samhället kan därför icke ställa sig likgiltigt till befolkningens materiella och kulturella levnadsbetingelser. Förbättrade kommunikationer torde härvidlag spela en roll såväl i och för sig som in- direkt såsom en faktor ägnad att befrämja en rikare differentiering av näringslivet, i den mån förutsättningar härför föreligga, och över huvud av en närmare kontakt med yttrevärlden i skilda avseenden. Länsstyrelsen anser därför åtgärder i motionens syfte vara i hög grad påkallade.

I vissa av de yttranden, som i ärendet avgivits till länsstyrelsen, har på- yrkats att kommunikationsbehovet skulle i främsta rummet tillgodoses ge- nom anläggande av järnväg. Motionärerna hava på denna punkt icke tagit ställning utan ansett, att en förutsättningslös utredning bör få lämna an- visning om det sätt, varpå det avsedda syftet bäst kan vinnas. Länsstyrel- sen ansluter sig i detta avseende till motionärernas uppfattning. För att en järnväg skall för bygden bliva till en nytta, som svarar mot en kapital- investering, vilken till äventyrs kan begränsa investeringsmöjligheterna i andra trafikmedel, kräves att järnvägen kan i olika avseenden hålla en till- fredsställande standard och kan på lång sikt beräknas erhålla ett härför erforderligt trafikunderlag. Förutsättningarna härför torde böra prövas ge- nom en allsidig utredning, vid vilken hänsyn bör tagas jämväl till vad som på teknikens nuvarande stadium kan även för tyngre transporter vinnas genom en tillräcklig och motsvarande kapitalinvestering i syfte att för- bättra betingelserna för icke spårbunden trafik.

På grund av det anförda vill länsstyrelsen tillstyrka att en utredning

angående utbyggande av kommunikationsnätet i norra Värmland kommer till stånd. Utredningen skulle kunna bli en värdefull tillgång för länsstyrelsen i dess arbete för att främja utvecklingen i denna del av länet och för att förbättra de ofta brydsamma existensvillkoren för befolkningen därstädes.

Karlstad i landskansliet den 22 maj 1946.

A. WESTLING.

R. SUNDELIUS.

---

*Till Riksdagens statsutskott.*

Av Kungl. Maj:t genom ämbetsskrivelse den 1 mars 1946 anbefalld att avgiva yttrande över en inom riksdagens andra kammare väckt motion, nr 235, om utredning angående utbyggnad av kommunikationsnätet i norra Värmland får *järnvägsstyrelsen* i detta ärende anföra följande.

Sedan den omkring sekelskiftet framförda och under åtskilliga år så livligt omhuldade tanken på en inlandsbana från Norrland till lämplig hamn på västkusten övergivits i vad gällde delen söder om Sveg — den s. k. södra inlandsbanan — inrättades på grund av beslut vid 1911 års riksdag en särskild fond, den s. k. bibanelånefonden, vars syfte skulle vara »att underlätta åstadkommandet av bibanor i västra delen av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar av Bohuslän och Dal».

Detta beslut gav upphov till en hel del järnvägsprojekt i berörda bygder.

Vad norra Värmland angår söktes sålunda redan året därpå koncession dels å en smalspårig järnväg från Edebäck å Nordmark—Klarälvens järnväg till Slättne i övre Klarälvsdalen och dels å en normalspårig järnväg från Torsby å Kil—Fryksdalens järnväg via Ekshärad till Slättne. År 1913 ingavs ytterligare en koncessionsansökan, denna gång å en normalspårig järnväg från Torsby via Vägsjöfors till Slättne. Vidare söktes år 1919 koncession å fortsättning av nyssnämnda smalspåriga järnväg från Slättne till Båtstad (23 km längre upp efter älven) samt slutligen år 1920 koncession å en normalspårig järnväg från Sunne å Kil—Fryksdalens järnväg via Ekshärad till Höljes (nära Norra Finnskoga kyrka). De sålunda ifrågasatta normalspåriga järnvägarna tänktes förlagda till älvens västra strand under det att den smalspåriga banan från Edebäck avsågs framdragen på älvens östra sida.

Länsstyrelsen i Värmlands län gav i avgivna utlåtanden först sitt förord åt smalspårsalternativet såsom varande tillräckligt för trafikbehovet och dessutom det billigaste i anläggning och drift men ändrade sig sedermera till förmån för den år 1920 föreslagna normalspåriga järnvägen från Sunne till Höljes. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade först det normalspåriga järnvägsprojektet Torsby—Vägsjöfors—Slättne men senare — i ett år 1922 avgivet förnyat utlåtande — den smalspåriga linjen från Edebäck. Järnvägsstyrelsen, som avgav utlåtande över samtliga ansökningar år 1923, anförde för sin del, att det för bygdens ekonomiska förkovran vore synnerligen önskvärt att en järnväg komme till stånd och att den kapitaluppoffring som därför erfordrades måste anses från nationalekonomisk synpunkt försvarbar och motiverad, om blott järnvägen kunde beräknas bli någorlunda ekonomiskt bärig såsom självständigt företag betraktad. Efter ingående utredningar och överväganden framhöll styrelsen vidare, att den slutliga prövningen av föreliggande järnvägsfråga syntes böra omfatta tre alternativ nämligen dels en normalspårig järnväg från Sunne över Ekshärad till Ovensjöbygden mitt för Slättne (127 km) väster om älven, dels en smalspårig järnväg från Råda å Nordmark—Klarälvens järnväg till Ovensjöbygden (95 km) likaledes väster om älven, dels slutligen en smalspårig järnväg

från Edebäck till Slättne (91 km) öster om älven. Av dessa satte styrelsen av olika skäl det västliga smalspårsalternativet främst och förklarade sig alltså beredd att tillstyrka koncession för en dylik järnväg, därest ansökan därom ingåves. Järnvägsfrågan borde däremot enligt styrelsens mening icke lösas enligt något av de dittills föreslagna alternativen. Koncession å en smalspårig järnväg med den av järnvägsstyrelsen förordade sträckningen från Råda till Sundhultsmon (å västra stranden mitt emot Slättne) söktes därefter år 1923.

Samtliga sålunda föreliggande framställningar föranledde emellertid ingen annan Kungl. Maj:ts åtgärd än att handlingarna år 1927 överlämnades till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med anmodan att i samråd med länsstyrelsen i Värmlands län bereda vederbörande sökande tillfälle att verkställa den ytterligare utredning i ärendet, vartill de kunde finna anledning.

I en till Kungl. Maj:t år 1929 ingiven skrivelse meddelade Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med anledning härav, att enligt erhållen uppgift de båda normalspåriga järnvägsprojekten från Torsby ej längre vore aktuella, att styrelsen icke kunde tillstyrka normalspårsalternativet från Sunne, samt att styrelsen framdeles skulle inkomma med utlåtande över de båda smalspårsalternativen.

Därefter avslag Kungl. Maj:t år 1930 samtliga koncessionsansökningar rörande normalspårig järnväg och anmodade samtidigt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i fråga om de smalspåriga järnvägsprojekten taga under övervägande, huruvida icke kommunikationsbehovet i stället kunde tillgodoses med billinjer.

Rörande detta spörsmål ävensom de då ännu oavgjorda smalspårsalternativen avgav Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utlåtande år 1931, därvid styrelsen, efter att först ha gjort en jämförelse mellan bil- och järnvägsfrakter bl. a. anförde:

»Det är emellertid vid jämförelse rörande transporter på viss sträcka icke tillräckligt att enbart jämföra järnvägsfrakten med biltransportkostnaden utan till den förra måste läggas de ofta avsevärda kostnaderna för godsets förande till och från järnvägsstation samt för omlastning under det att dylika kostnader undvikas vid biltransport med hänsyn till biltrafikens förmåga av transport från dörr till dörr. Vidare är det påtagligt, att bilturer kunna göras tätare och bättre anpassas till det växlande behovet än vad fallet är med tågturerna vid en järnväg med så liten trafik som här kan ifrågakomma. Härtill kommer att bilarna trafikera befintliga vägar på bägge sidor av älven, under det att en järnväg måste förläggas på älvens ena sida, varför densamma blir till mindre nytta för befolkningen å den motsatta sidan.»

I anslutning härtill framhöll styrelsen, att det knappast syntes ligga i ortsbefolkningens intresse att offra pengar på en järnväg, vilket också bestyrktes därav, att ortsbefolkningen i Dalby och Ekshärad vid hållna överläggningar uttalat sig *mot* anläggandet av en järnväg. Den ekonomiska situationen för de enskilda järnvägarna vore dessutom så pass allvarlig, att det för det dåvarande ej torde komma i fråga att bygga nya järnvägar; så mycket mindre i detta fall, eftersom bilkonkurrensen i en så trång älvdal som Klarälsdalen skulle bli särskilt skarp. Genom biltrafiken och postens diligenslinje hade för övrigt redan inträtt en väsentlig förbättring i kommunikationerna, och om blott vägförbindelserna förbättrades torde nog en normalt utvecklad motortrafik komma att motväga bristen på järnväg.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avstyrkte på grund härav även de då ännu oavgjorda koncessionsansökningarna, varefter Kungl. Maj:t den 16 oktober 1931 avslog desamma.

I detta sammanhang må framhållas, att den i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sist avgivna utlåtande i järnvägsfrågorna omnämnda postdiligenslinjen, som utgår från Råda, inrättades år 1923 upp till Sysseleback, att desamma numera är utsträckt till Långflon (vid norska gränsen), samt att ifrågavarande diligenstrafik upp till Möre i Dalby socken bedrivs å såväl den öster som väster om älven löpande landsvägen. Denna reguljära landsvägstrafik har utan tvivel — och säkert även på ett för ändamålet bättre sätt än en järnväg skulle ha kunnat göra — åstadkommit en betydelsefull förbättring i norra Värmlands kommunikationsförhållanden.

Huruvida behov föreligger av en ytterligare sådan förbättring är en omdömesfråga, som järnvägsstyrelsen icke är beredd att nu taga ställning till, och som det väl ej heller torde ankomma på styrelsen att i första hand uttala sig om. Så mycket torde emellertid av vad som tidigare förekommit få anses ådagalagt, att i den mån motionärernas omdöme om de nuvarande kommunikationerna må anses äga fog för sig en eventuellt behövlig komplettering av desamma i varje fall icke lämpligen torde böra ske genom en förlängning av nu befintliga järnvägar. När de ekonomiska förutsättningarna och trafikunderlaget för en järnväg upp genom norra Värmland tidigare, medan järnvägarna ännu voro nära nog det enda ifrågakommande samfärdsmedlet, befunnits alltför svaga, måste nämligen så i än högre grad anses vara fallet numera, sedan landsvägarna och den därå framgående trafiken kommit att spela en betydligt större roll för samfärdseln.

Anses en utredning rörande förbättrade kommunikationer i norra Värmland av behovet påkallad, torde utredningen alltså från början kunna begränsas till övriga av motionärerna angivna lösningar — breddning av vägar och utbyggnad av vägnätet — d. v. s. till frågor som det närmast torde ankomma på Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att undersöka och avgöra.

Stockholm den 2 april 1946.

Kungl. järnvägsstyrelsen.

G. DAHLBECK.

A. THORSELL.

---

*Bilaga C.**Till Riksdagens statsutskott.*

Kungl. Maj:t har den 1 mars 1946 anbefallt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att avgiva yttrande över en inom andra kammaren väckt motion om utredning angående utbyggnad av kommunikationsnätet i norra Värmland. Till åttlydnad härav får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vördsamt anföra följande.

Enligt gällande föreskrifter skall vid fördelningen av vägbyggnadsanslagen tillses att vägbehoven i olika landsdelar bliva tillgodosedda på ett likformigt och rättvist sätt. Därest en speciell utredning för viss del av landet, norra Värmland, skall företagas saknas likväl motsvarande material för en likvärdig bedömning av denna orts behov i förhållande till behovet inom övriga delar av landet. Utredningen synes visserligen ur vägväsendets synpunkt vara av stort värde, men kan bliva av verklig betydelse först sedan liknande utredningar kommit till stånd för landet i dess helhet.

Styrelsen vill i detta sammanhang meddela att utredning pågår om upprättande av behovsplaner för samtliga län beträffande såväl nyanläggning av bygdevägar som nyanläggning av ödebygdevägar. Dessa planer skulle omfatta synnerligen angelägna företag, d. v. s. företag som borde komma till utförande omedelbart om medel och tillräcklig arbetskraft funnos tillgängliga. Genom att vissa speciella uppgifter därvid lämnas beträffande de företag som respektive län komma att upptaga får styrelsen möjlighet att göra ett bedömande av behovet de olika länen emellan. Vid dessa planers upprättande kommer givetvis samråd att äga rum med såväl vägnämnder som länsvägnämnder varvid sålunda de lokala synpunkterna komma fram.

För huvudvägarna finnes en preliminär behovsplan och för ombyggnad av bygdevägar och ödebygdevägar har styrelsen även för avsikt att upprätta dylik plan, dock i första hand i mera begränsad omfattning.

Vad ovan anförts beträffande en utredning av lokal omfattning gäller även i fråga om de enskilda vägarna. Styrelsen vill i detta sammanhang dock erinra om den utredning om bl. a. möjligheterna att under ekonomiskt rimliga former tillgodose behovet av enskilda vägar inom landets mera avlägsna skogsområden ävensom andra i samfärdselhänseende missgynnade bygder, som Kungl. Maj:t genom brev den 11 maj 1945 anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen att verkställa samt därutöver meddela, att styrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 december 1945 hemställt om medgivande att verkställa en hela landet omfattande fullständig behovsplan beträffande byggande av enskilda vägar.

Under åberopande av det ovan anförda får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddela att ur de synpunkter styrelsen har att företräda behov icke

synes föreligga att verkställa ifrågasatt utredning beträffande ett separat område.

I detta ärendes slutliga handläggning hava förutom undertecknade deltagit överdirektören Hjort.

Stockholm den 12 mars 1946.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

NILS BOLINDER.

KJELL WESTMAN.

---