

Nr 192.

Av herr **Spångberg m. fl.**, om en järnvägsförbindelse mellan Malung och Flisa över Medskogen.

Vid 1946 års riksdag väcktes i riksdagens andra kammare en motion (nr 235) om utredning angående utbyggnad av kommunikationsväsendet i norra Värmland. Motionärerna föreslog en statlig utredning angående förlängning av Nordmark—Klarälvens järnväg, alternativt utredning om förbättring av landsvägsnätet. Den utredningskommitté, som med anledning av riksdagens beslut i ärendet tillsattes, föreslog i sitt under sommaren 1949 avgivna betänkande, att allmänna vägen Råda—Långflon skulle förbättras för en kostnad av 15 milj. kronor. Men planerna på järnväg avstyrktes på grund av att kostnaden för en normalspårig järnväg skulle stiga till 23 milj. kronor, och det årliga driftunderskottet beräknades till 600 000 kronor. För en smalspårig järnväg beräknades något lägre såväl kapitalinvestering som driftunderskott. Antalet bankilometer är enligt utredningen per 1 000 invånare i norra Värmland 1,90 och landsvägsnätet 22,52, medan motsvarande siffror för Norrland äro respektive 3,79 och 24,02.

I remissyttrande till detta betänkande har länsstyrelsen i Värmlands län i stort sett anslutit sig till förslaget. Länsstyrelsen anför emellertid att en järnväg skulle medföra åtskilliga fördelar för ifrågavarande bygder samt att kommunerna i Klarälvsdalen icke uppgivit tanken på järnväg.

Norra Värmlands järnvägsfråga är av mycket gammalt datum. Redan i slutet av 1870-talet väcktes förslag om att anlägga en mellanriksbana Söderhamn—Mora—Malung—Kongsvinger—Oslo. I Sverige har denna järnväg till stor del kommit till stånd. Från Söderhamn till Malung finnes järnväg. I Norge har Kongsvingerbanan förlängts över Flisa till Elverum. År 1896 utfördes undersökningar för en mellanriksbana Elverum—Orsa, och försöksstakningar utfördes å sträckningen Malung—riksgränsen vid Medskogen. Denna sträckning av det ursprungliga förslaget är ännu icke utbyggd. I samband med utredningar och undersökningar omkring år 1900 angående den s. k. inlandsbanan uppmärksammades dessa äldre undersökningar om sammanbindning av järnvägsnäten i Sverige och Norge. Bland annat ifrågasattes följande tre alternativ till tvärbanor: Malung—Kongsvinger, Malung—Flisa och Malung—Elverum. Dessa järnvägsförslag ingå i den »Redogörelse över undersökningar och utredningar angående inlandsbanan etc.» som utarbetades genom kungl. järnvägsstyrelsens försorg år 1908.

Vi anse det av utredningskommittén framlagda förslaget om förbättring av landsvägarna i norra Värmland som välbetänt då landsvägsnätet inom

norra Värmland hittills varit dåligt utvecklat. Vi dela även utredningskommitténs betänkligheter mot anläggande av en lokalbana utefter Klarälvsdalen, såvida icke denna kan utbyggas som mellanriksbana.

Då vi i likhet med länsstyrelsen i Värmlands län anse, att åtskilliga fördelar kunna vinnas för bygden, om den får tillgång till järnväg, ha vi kommit till den uppfattningen, att norra Värmlands järnvägsfråga löses bäst genom en mellanriksbana. Vi vilja därför erinra om de projekt till mellanriksbanor, som föreligga, och särskilt framhålla att avståndet mellan de nuvarande järnvägarna till Norge över Charlottenberg och Storlien är över 40 mil.

1948 års riksdag beslöt efter motion vid denna riksdag (nr 55 i första kammaren) att hos Kungl. Maj:t begära utredning om järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen över Hede.

I kommunerna i nordligaste Värmland bo omkring 9 000 invånare som ha ett avstånd av 5 upp till 15 mil till närmaste järnvägsstation. I dessa bygder finnes den mest koncentrerade bebyggelsen i anslutning till riksgränsen: på svenska sidan den tätbefolkade Klarälvsdalen och Södra Finnskogabygden med relativ tätbebyggelse ända mot gränsen samt på norska sidan den folkrika Flisadalen ned mot Glåma vid Flisa station på banan Kongsvinger—Elverum. Enligt uppgifter från tullverket är antalet passerande vid Medskogens tullstation ungefär dubbelt så stort som vid någon annan gränsstation norr om Charlottenberg inom Värmlands—Dalarnas gränsbevakningsområde. På grund av det stora befolkningstalet i dessa bygder, som sakna järnvägsförbindelser, anse vi att synnerligen starka skäl föreligga för åstadkommande av järnvägsförbindelse för dessa bygder.

De berörda kommunerna äro mycket skogrika, och ett anläggande av järnväg kommer att medverka till ett bättre utnyttjande av skogen.

Bättre förbindelser skapa större trevnad för befolkningen, varigenom utflyttningen kan komma att upphöra. Skogsbruket erhåller härigenom bättre tillgång till arbetskraft.

I Klarälvsdalens övre lopp finnas även betydande möjligheter för utvinning av elektrisk energi, och arbetet härmed har redan påbörjats.

Det synes av det anförda vara möjligt att förena önskemålen om anläggandet av en mellanriksbana och anordnandet av järnvägsförbindelser för norra Värmland. Då dessutom denna föreslagna järnvägssträckning på norsk sida går i tätbefolkade bygder med mycket gynnsam terräng för järnvägsbyggnad, torde förutsättningarna för överenskommelse med Norge vara goda. Enligt av norska Jernbaneundersökelsen år 1919 utförda beräkningar kommer en järnväg Flisa—riksgränsen mot Sverige, en sträcka av 34,47 km, att draga en anläggningskostnad av 3 627 000 kronor efter 1914 års prisläge.

Under hänvisning till det ovan anförda få vi därför hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning jämte förslag i fråga om järnvägsför-

bindelse mellan Malung och Flisa över Medskogen vid norska gränsen.

Stockholm i januari 1950.

Aug. Spångberg.

Manne Ståhl.

Harald Hallén.

Arvid Andersson.

A. Widén.

Hildur Humla.

Holger Adolfsson.

Albert Larsson.