

Nr 180.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om en järnvägsförbindelse mellan Malung och Flisa över Medskogen.

(4:c avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Werner* och *Ramberg* (I: 137) och den andra inom andra kammaren av herr *Spångberg m. fl.* (II: 192), har hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning jämte förslag i fråga om järnvägsförbindelse mellan Malung och Flisa över Medskogen vid norska gränsen.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen II: 192.

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

Järnvägsstyrelsen har inledningsvis framhållit, att förevarande fråga i vissa avseenden torde böra bedömas som ett alternativ till det i motionerna I: 11 och II:18 vid 1948 års riksdag framförda förslaget om utredning angående anläggande av en mellanriksjärnväg Trysil—Stöa—Dalarna, vilket icke föranledde någon riksdagens åtgärd. De skäl på vilka riksdagen grundade detta sitt beslut — bl. a. hänsynen till den bristande räntabilitet som en dylik järnväg kunde väntas uppvisa — ägde därför full tillämpning jämväl på det i motionerna I: 137 och II: 192 aktualiserade projektet.

Efter att vidare ha påpekat att de fördelar som tillgången till järnväg skulle innebära för den ifrågavarande bygden icke på långt när vore av den storleksordning, att de motiverade investering av miljonbelopp i en järnvägsanläggning, har järnvägsstyrelsen anfört följande.

Motionärerna framhålla till stöd för den av dem hävdade meningen, att omkring 9 000 invånare i nordligaste Värmlands kommuner ha ett avstånd av 5 upp till 15 mil till närmaste järnvägsstation. Därvid syftas sannolikt på kommunerna Norra och Södra Finnskoga, Dalby, Nyskoga och Norra Ny, vilka den 31 december 1948 tillsammans hade 9 872 invånare, motsvarande 3,3 invånare per km² land. Mellan 7 000 och 8 000 personer av denna befolkning äro emellertid bosatta i Klarälvsdalen, och en mellanriksbana från Malung över Medskogen kommer därför att bliva av direkt betydelse endast för en mindre del, uppskattningsvis 1 000 å 1 500 personer. Jämväl sistnämnda befolkningsgrupp är efter en mellanriksbanas tillkomst f. ö. hänvisad till den nord—sydliga trafiken för huvudparten av sina resor, vilket givetvis sammanhänger med den administrativa indelningen.

Även om en järnväg i och för sig skulle kunna anses vara ett lämpligt och ekonomiskt försvarligt medel att tillgodose det förhandenvarande trafikbehovet, kan styrelsen således icke dela motionärernas uppfattning, att norra Värmlands järnvägsfråga bäst löses genom en tvärgående mellanriksbana.

Vad beträffar en dylik banas betydelse för ett bättre utnyttjande av skogen finnes vidare, såsom styrelsen påvisade i sitt yttrande över förenämnda motioner I: 11 och II: 18 år 1948, all anledning förmoda, att den eventuella fördelen företrädesvis skulle komma norska intressen till godo.

Av i huvudsak nu anförda skäl har järnvägsstyrelsen ansett sig böra avstyrka motionerna.

Länsstyrelsen har erinrat om att den i motionerna omnämnda utredningen efter övervägande av frågan om anläggande av järnväg i Klarälvsdalen kommit till den bestämda uppfattningen, att en utbyggnad av järnvägsnätet i norra Värmland icke kunde anses försvarlig ur ekonomisk synpunkt. I sitt över utredningens betänkande avgivna yttrande hade länsstyrelsen förklarat sig dela denna uppfattning. Länsstyrelsen hade därjämte hänvisat till risken för att en kapitalinvestering av den storleksordning, varom här vore fråga, skulle komma att verka fördröjande på den erforderliga upprustningen av det befintliga kommunikationsnätet inom området.

I anslutning härtill har länsstyrelsen anført bl. a. följande.

Den av motionärerna föreslagna mellanriksbanan skulle komma att beröra några av de nordligaste kommunerna i Värmlands län. Trafikbehovet i dessa kommuner tillgodoses nu av motorfordon, och trafiken är i den mån den icke är inriktad mot de större tätorterna i mellersta och södra Värmland till övervägande delen av lokal natur. I fråga om yrkeskaraktär äro kommunerna hänförliga till grupperna A och B i den officiella statistiken, och de utgöra till största delen relativt glest befolkade och svagt uppodlade men skogrika bygder. Viss tätbebyggelse finnes dock i Klarälvens dalgång och i Bograngen, Södra Finnskoga. Underlaget för persontrafiken får anses svagt. Områdets viktigaste utförselvara, skogen, har i Klarälven sin billigaste transportled. Andra utförselvaror av betydelse finnas icke för närvarande. Däremot äro kommunerna underskottsområden i fråga om livsmedel och de flesta andra förnödenheter, varför tillförsel utifrån måste äga rum. För närvarande finnes omnibusförbindelse mellan Malung och Medskogen över Stöllet, Vägsjöfors och Bograngen med anknytning i Medskogen till en norsk linje från Flisa. Denna trafik är emellertid begränsad till ett par turer i veckan.

Länsstyrelsen vill icke bestrida, att de av motionärerna framförda synpunkterna äro värda beaktande, men deras realiserande måste, enligt länsstyrelsens förmenande, bliva beroende av vilket värde, som anses böra tillmätas dem vid en jämförelse med övriga faktorer, framförallt sådana av ekonomisk art, som med nödvändighet måste prövas vid bedömande av förutsättningarna för anläggande av en järnväg.

Länsstyrelsen anser sig icke i frågans nuvarande läge kunna taga någon ståndpunkt till den av motionärerna uttalade meningen, att en järnvägsförbindelse genom norra Värmland skulle fylla ett behov såsom mellanriksbana. Då emellertid för bedömande av detta spörsmål en förutsättningslös utredning skulle vara av värde, har länsstyrelsen tillstyrkt att en sådan utredning kommer till stånd.

Utskottet. Såsom jämväl motionärerna framhållit, har frågan om kommunikationsförhållandena i norra Värmland nyligen varit föremål för utredning genom en särskild kommitté. I sitt den 22 juni 1949 avgivna betänkande har kommittén givit uttryck åt den bestämda uppfattningen, att en utbyggnad av järnvägsnätet inom nämnda område icke kunde anses försvarlig ur ekonomisk synpunkt. Därmed har närmast åsyftats anläggandet av en järnväg i Klarälvsdalen. Vad kommittén härutinnan anfört torde emellertid äga full tillämpning även på det av motionärerna nu förordade järnvägsprojektet. Såvitt utskottet har sig bekant, förefinnas visserligen icke några aktuella beräkningar, som kunna läggas till grund för ett bedömande av anläggningskostnaderna och den sannolika räntabiliteten av en dylik mellanriksbana, men med hänsyn till det svaga trafikunderlag som i detta fall är att förvänta synes under alla omständigheter uppenbart, att den föreslagna järnvägslinjen årligen skulle komma att uppvisa betydande driftunderskott. I kommunikationstekniskt avseende torde det också förhålla sig så, att de berörda trakternas befolkning skulle vara mera betjänt av en upprustning av landsvägsnätet än av en utbyggnad av järnvägsförbindelserna. Därjämte må erinras om, såsom järnvägsstyrelsen påpekat, att förevarande projekt i vissa avseenden måste anses utgöra ett alternativ till det vid 1948 års riksdag framförda förslaget om anläggande av en mellanriksjärnväg Trysil—Stöa—Dalarna, vilket icke föranledde någon riksdagens åtgärd.

Av nu anförda skäl finner sig utskottet böra avstyrka motionärernas yrkande om att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning jämte förslag i fråga om järnvägsförbindelse mellan Malung och Flisa över Medskogen vid norska gränsen. Utskottet hemställer alltså,
att motionerna I: 137 och II: 192 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 19 maj 1950.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Närvarande: se under utlåtandet nr 178.