

N:o 81.

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 8 maj 1902.
— — — — Andra Kammaren — 8 — —

Riksdagens skrifvelse till Konungen, angående koncession å vissa gränspanor.

(Första Kammarens tillfälliga utskotts n:o 1 utlåtande n:o 18).
(Andra Kammarens tillfälliga utskotts n:o 3 utlåtande n:o 31).

Till Konungen.

I särskilda inom Riksdagen väckta motioner har påyrkats, att, innan koncession meddelades å gränspana inom riket, afsedd att direkt ingå såsom förbindelseled i främmande jernvägsnät, Riksdagen måtte lemnas tillfälle att yttra sig i frågan.

Till stöd härför hafva motionärerna hufvudsakligen anført:

Uti skrifvelse den 19 april 1893 hade Riksdagen anhållit, att, innan koncession meddelades å jernväg inom Norrbottens län af annan än lokal betydelse, Riksdagen måtte lemnas tillfälle att yttra sig i frågan.

Såsom motiv för detta beslut hade anförts, bland annat, hurusom Norrbottens egenskap af gränspanas medförde en alldeles särskild betydelse för jernvägsanläggningar derstädes; och hade Riksdagen i öfrigt sökt förebygga en då ifrågakänd gränspanas åstadkommande genom »tillskott från affärsmän å andra orter».

Vid ett föregående tillfälle, nemligen år 1884, hade Riksdagen såsom

vilkor för understöd till en jernväg i samma län bestämt, att Riksdagen skulle få tillfälle yttra sig, i händelse banan blefve fortsatt till finska gränsen. Det torde med fog kunna ifrågasättas, huruvida icke de uttalanden, som Riksdagen sålunda gjort i afseende å jernvägsanläggningar i Norrbotten, borde anses ega sin tillämpning å alla de jernvägsföretag, hvilka vore afsedda att såsom gränsbanor ställas i direkt förbindelse med främmande trafiknät. Genom att Riksdagen finge tillfälle att yttra sig i sådana frågor, skulle dels dessa erhålla en mera allsidig pröfning, än hvad nu vore fallet, då de ofta framdrefves af Ortsintressen, dels ock våra gränsförbindelser på ett systematiskt sätt kunna ordnas. De platsmyndigheter, hvilka hade att i första hand yttra sig öfver sökta jernvägskoncessioner, såge ofta dessa förbindelser uteslutande ur lokal synpunkt, och omtanken att drifva fram en bygds intressen kunde verka förlamande på tillkomsten af större och viktigare förbindelselinier. Hvad beträffade de utlåtanden, som vederbörande embetsverk afgåfve öfver sökta koncessioner, så vore dessa utlåtanden särskildt i tekniskt afseende ytterst fullständiga; men att äfven andra synpunkter än de, hvilka blefve föremål för embetsverkens yttrande, förtjenade afseende vid viktiga förbindelsers anordnande, framginge af chefens för civildepartementet skrifvelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 29 mars 1902 angående den sökta koncessionen på svenska sidan för jernvägslinien från Orsa till Stöa och Elverum i Norge.

Denna skrifvelse visade nödvändigheten af ett planmessigt anordnande af kommunikationerna, så att icke en ny förbindelseled verkade förstörande på ett flertal redan befintliga samt tvingade exporten att taga sig helt andra vägar. Den ofvan omförmälda gränsbanan skulle på ett ytterst kämbart sätt beröra de svenska handels- och exportförhållandena samt torde därför äfven böra underkastas en allsidig utredning, innan den komme till utförande. Och ehuru denna förbindelse uppbyres af stora intressen — hufvudsakligast i Norge —, så torde det dock förtjena en allvarlig utredning, huruvida icke kommunikationerna å den svenska sidan kunde så anordnas, att de skogstillgångar, om hvilka här vore fråga, fortfarande kunde ledas öfver svensk exorphamn.

För detta ändamål — bland andra — hade af ett antal riksdagsmän år 1899 gjorts framställning till Eders Kongl. Maj:t om undersökning af en förbindelseled mellan Dalarnes skogsbygder och svenska vestkusten. Sedan erforderliga penningmedel härför blifvit ställda till Eders Kongl. Maj:ts förfogande, hade jernvägsstyrelsen låtit verkställa en sådan undersökning, hvars resultat redan nu delvis föreläge i en rapport, som civilingenjören E. Winell aflemnat till styrelsen.

Utan att närmare ingå i granskning af möjligheterna för åstadkommande

af en sådan trafikled, måste man dock erkänna dess stora betydelse för flere af vestra Sveriges provinser, och i detta hänseende vore den vida öfverlägsen den nu föreslagna tvärbanan. Motionärerna ville dock ej söka förhindra någon trafikled, som vore nödvändig för tillgodoseende af berättigade kraf i kommunikationshänseende, utan endast påvisa vigten af en allsidig utredning rörande de fördelar och olägenheter, som trafikleden kunde medföra, när det gälde sådana jernvägar, hvilka såsom gränsbanor och i direkt anknytning med främmande jernvägsnät kunde draga vår trafik från inhemska vägar. De ömsesidiga handelsintressena mellan Sverige och Norge komme allt mer att utveckla vår samfärdsel öfver gränsen, och vigten af dessa förbindelser kräfde, att de anordnades på ett planmessigt sätt. Äfven kunde ifrågasättas, huruvida de icke borde byggas såsom statsbanor. Endast Riksdagen kunde afgöra detta, och i hvarje fall kunde så stora ekonomiska frågor endast vinna på att blifva föremål för Riksdagens uppmärksamhet.

Då hvad i motionerna ifrågasatts utgör en så att säga naturlig fortsättning på den i Riksdagens förstnämnda skrifvelse gjorda, här ofvan omförmälda begäran, samt Riksdagen gillar de skäl, som af motionärerna anförts för deras framställda yrkande, får Riksdagen, i öfverensstämmelse med den i Riksdagens skrifvelse (n:o 46) den 19 april 1893 gjorda framställning i fråga om koncession å jernväg inom Norrbottens län af annan än lokal betydelse, hos Eders Kongl. Maj:t anhålla, att innan koncession meddelas å gränsbana inom riket, hvilken är afsedd att direkt ingå som förbindelseled i främmande jernvägsnät, Riksdagen må lemnas tillfälle att yttra sig i frågan.

Stockholm den 8 maj 1902.

Med undersåtlig vördnad.