

N:o 31.

Ank. till Riksd. kansli den 29 april 1902, kl. 3 e. m.

*Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 8,
i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl.
Maj:t i fråga om koncession å jernväg inom riket,
hvilken är afsedd att direkt ingå såsom förbindelseled
i främmande jernvägsnät.*

Uti en inom kammaren väckt, till utskottet hänvisad motion, n:o 189, har herr *J. E. Biesert* hemställt, »att Riksdagen må, 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 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.»

Till stöd för sin hemställan anför motionären följande:

»Uti skrifvelse den 19 april 1893 anhöll Riksdagen, 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 anfördes, bland annat, hurusom Norrbottens egenskap af gränsprovins medförde en alldeles särskild betydelse

för jernvägsanläggningar derstädes, och ville Riksdagen i öfrigt söka förebygga en då ifrågakäld gränsbanas åstadkommande genom »tillskott från affärsmän å andra orter».

Vid ett föregående tillfälle, nemligen år 1884, bestämde Riksdagen såsom vilkor för understöd till en jernväg i samma län, 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 gjort i afseende å jernvägsanläggningar i Norrbotten, böra anses ega sin tillämpning å alla de jernvägsföretag, hvilka äro afsedda att såsom gränsbanor ställas i direkt förbindelse med främmande trafiknät. Genom att Riksdagen finge tillfälle att yttra sig i sådana frågor, skulle dessa erhålla en mera allsidig pröfning, än hvad nu är fallet, då de ofta framdrivas af ortsintressen, och våra gränsförbindelser på ett systematiskt sätt kunna ordnas. De platsmyndigheter, hvilka hafva att i första hand yttra sig öfver sökta jernvägskoncessioner, se ofta dessa förbindelser uteslutande ur lokal synpunkt, och omtanken att drifva fram *en* bygds intressen kan verka förlamande på tillkomsten af större och viktigare förbindelselinier. Hvad beträffar de utlåtanden, som vederbörande embetsverk afgifva öfver sökta koncessioner, så äro dessa utlåtanden särskildt i tekniskt afseende ytterst fullständiga, men att äfven andra synpunkter än de, hvilka blifva föremål för embetsverkens yttrande, förtjena afseende vid viktiga förbindelsers anordnande, framgår af chefens för civildepartementet skrifvelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 29 sistlidne mars angående den sökta koncessionen på svenska sidan för jernvägslinien från Orsa till Stöa och Elverum i Norge (se Bilagan I).

Denna skrifvelse visar nödvändigheten af ett planmessigt anordnande af kommunikationerna, så att icke en ny förbindelseled verkar förstörande på ett flertal redan befintliga samt tvingar 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 kommer till utförande. Och ehuru denna förbindelse uppbares af stora intressen — hufvudsakligast i Norge*) — så torde det dock förtjena en allvarlig utredning, huruvida

*) Se Indberetning 15 Februar 1902, fra Chefen for Jernbaneundersøgelserna, Overingeniør Collett om de i 1901 foretagne Undersøgelser vedkommende Jernbaneliniene:

a) Elverum—Stöa og

b) Flisen—Halsjøen—Stöa samt

Beskrivelse over Flisen—Vermundsjøen (Rigsgrændsen).

icke kommunikationerna å den svenska sidan kunde så anordnas, att de skogstillgångar, om hvilka här är fråga, fortfarande kunde ledas öfver svensk exporthamn. För detta ändamål — bland andra — gjordes af ett antal riksdagsmän år 1899 framställning till Kongl. Maj:t om undersökning af en förbindelseled mellan Dalarnes skogsbygder och svenska vestkusten.

Sedan erforderliga penningmedel härför blifvit ställda till Kongl. Maj:ts förfogande, lät jernvägsstyrelsen verkställa en sådan undersökning, hvars resultat redan nu delvis föreligger uti den rapport, som civilingeniör E. Winell under sistlidne gårdag aflemnade 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 är den vida öfverlägsen den nu föreslagna tvärbanan. Afsigten är dock ej att söka förhindra någon trafikled, som är nödvändig för tillgodoseende af berättigade kraf i kommunikationshänseende, utan endast att påvisa vigten af en allsidig utredning rörande de fördelar och olägenheter, som trafikleden kan medföra, när det gäller sådana jernvägar, hvilka såsom gränsbanor och i direkt anknytning med främmande jernvägsnät kunna draga vår trafik från inhemska vägar. De ömsesidiga handelsintressena mellan Sverige och Norge komma allt mer att utveckla vår samfärdsel öfver gränsen, och vigten af dessa förbindelser kräfver, att de anordnas på ett planmessigt sätt. Äfven torde kunna ifrågasättas, huruvida icke de böra byggas såsom statsbanor, och då det endast är Riksdagen, som kan afgöra detta, samt i hvarje fall så stora ekonomiska frågor endast kunna vinna på att blifva föremål för Riksdagens uppmärksamhet, får jag vördsamt yrka — — —.»

På sätt motionären erinrat, anhöll Riksdagen år 1893 uti skrifvelse till Kongl. Maj:t, att, innan koncession meddelades å jernväg inom Norrbottens län af annan än lokal betydelse, Riksdagen måtte lemnas tillfälle att yttra sig i frågan.

Denna anhållan motiverades bland annat dermed, att hvarje jernväg, som afsåge att förbinda nämnda län med grannländerna och således vore af mer än lokal beskaffenhet, erhöle en särskild politisk och ekonomisk betydelse, och att därför Riksdagen borde få yttra sig i dylika frågor.

Äfven om i afseende å de jernvägsförbindelser, som afses i nu föreliggande motion, icke förefinnas några som helst politiska skäl, som kunna väcka betänkligheter mot dylika jernvägsförbindelser, så torde dock ur ekonomisk synpunkt vara så många intressen att dervid tillgodose, att det icke

kan vara annat än för det allmänna gagneligt, om Riksdagen lemnas tillfälle att yttra sig i frågor rörande dessa jernvägsförbindelser.

På grund häraf får utskottet vördsamt hemställa,

att Andra Kammaren för sin del ville besluta, att Riksdagen måtte — i öfverensstämmelse med den i ofvan åberopade skrifvelse gjorda framställning i fråga om koncession å jernväg inom Norrbottens län af annan än lokal betydelse — hos Kongl. Maj:t anhålla, att innan koncession meddelas å jernväg inom öfriga delar af riket, hvilken är afsedd att direkt ingå såsom förbindelseled i främmande jernvägsnät, Riksdagen lemnas tillfälle att yttra sig i frågan.

Stockholm den 28 april 1902.

På utskottets vägnar:

GEORG KRONLUND.