

N:o 18.

Ank. till Riksd. kansli den 28 april 1902, kl. 2 e. m.

Första Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 7, med anledning af en af herrar Pettersson och Wijk väckt motion om skrifvelse till Konungen i fråga om koncession å vissa gränsbanor.

Uti en inom Första Kammaran väckt och till utskottet hänvisad motion, n:o 37, hafva herrar *Pettersson* och *Wijk* 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».

Såsom skäl för denna sin hemställan anföra motionärerna:

»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 i 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 ifrågakänd 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 framdrifvas af orsintressen, 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 uppbäres 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 är fråga, fortfarande kunde ledas öfver svensk exporthamn. För detta ändamål — bland andra — gjordes af ett antal

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

a) Elverum—Stöa og

b) Flisen—Halsjøen—Stöa samt

Beskrivelse öfver Flisen—Vermundsjøen (Rigsgrændsen).

riksdagsmän år 1899 framställning till Kongl. Maj:t om undersökning af en förbindelseled mellan Dalarnes skogsbygder och svenska vestkusten.

Sedan erforderliga penningemedel 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, få vi vördsammt yrka» hvad som här ofvan meddelats.

Såsom bihang till motionen meddelas följande bilaga:

Bil. I.

»Till kongl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Sedan I genom nådig remiss den 3 juni 1901 erhållit befallning att, med anledning af gjord ansökning om koncession å jernvägsanläggning från Orsa till Stöa å norska gränsen, anmoda Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Kopparbergs län att, sedan invånarne i de orter, genom hvilka jernvägen vore afsedd att framdragas, lemnats tillfälle att vid sammanträde yttra sig angående jernvägens nytta och lämplighet för orten, till Eder inkomma med det vid sådant sammanträde förda protokoll samt eget underdånigt yttrande i ärendet samt att derefter till Kongl. Maj:t, jemte eget

underdånigt utlåtande, öfverlemna samtliga till ärendet hörande handlingar, får jag, på gifven anledning, härigenom anmoda Eder att, innan I afgifven det sålunda infordrade underdåniga utlåtandet, lemna vederbörande kommunala myndigheter i Göteborg och möjligen andra svenska städer äfvensom förvaltningarna af de svenska jernvägar, hvilkas trafikförhållanden kunna anses närmare beröras af den ifrågasatta jernvägen, tillfälle att yttra sig i ärendet. Stockholm den 29 mars 1902.

E. VON KRUSENSTJERNA.

Mauritz Sahlén.

Då utskottet ej blott anser den i motionen föreslagna skrifvelsen utgöra en så att säga naturlig fortsättning på Riksdagens skrifvelse till Kongl. Maj:t af den 19 april 1893 med begäran att, innan koncession meddelades å jernväg inom Norrbottens län af annan än lokal betydelse, Riksdagen måtte lemnas tillfälle att yttra sig i frågan, utan äfven gillar de i motionen för densamma anförda skäl, hvilka utskottet dessutom finner tillfyllestgörande för motionens antagande, så får utskottet på dessa grunder vördsamt hemställa,

att Första Kamraren ville för sin del besluta, att Riksdagen måtte, 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.

Stockholm den 28 april 1902.

På utskottets vägnar:

RICH. ÅKERMAN.