

Nr 16.

Godkänd av första kammaren den 4 februari 1931.

Godkänd av andra kammaren den 4 februari 1931.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till Inlandsbanan.

(Statsutskottets utlåtande nr 13.)

Till Konungen.

I den till riksdagen den 3 januari 1931 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1931/1932 har Eders Kungl. Maj:t i avseende å statens järnvägar (punkt 20 av det vid propositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning: bil. 2» fogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag) föreslagit riksdagen att till Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare för budgetåret 1931/1932 anvisa ett reservationsanslag av 4,000,000 kronor.

På sätt närmare framgår av statsverkspropositionen till 1928 års riksdag (utgifter för kapitalökning, bil. 2, punkten 17) och samma riksdags skrivelse nr 42, punkten 17, beslöts nämnda år — med frångående av tidigare beslut om den s. k. Kaskerlinjen — att Inlandsbanan skulle å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas över Avaviken, Arvidsjaur, Muskussel och Kåbdalis i enlighet med vad i statsverkspropositionen angivits. För delen mellan Arvidsjaur och Muskussel angavs i statsverkspropositionen en okulärt undersökt sträckning, utgående norrut från Arvidsjaurs kyrkoby över Byskeälvens vattendrag mellan sjöarna Arvidsjaure och Kikkejaure samt därefter framdragen väster om Akkavare och vidare strax öster om Nuortejaure, väster om Auktsjaure samt byn Tjappsäive fram till Muskussel by vid östra ändan av sjön Malmesjaure.

I stället för sistnämnda sträckning mellan Arvidsjaur och Muskussel har nu departementschefen på grundval av utredningar, verkställda av järnvägsstyrelsen, tillstyrkt en annan mera ostlig sträckning (alt. 1) Arvidsjaur—Akkavare—Utterträsk—väster om Auktsjaur samt vidare den gamla linjen vid Stormyrheden till Muskussel.

Vad först angår frågan om Inlandsbanans sträckning mellan Arvidsjaur och Muskussel, har riksdagen ansett att det av departementschefen förordade

alternativ I bör väljas. Visserligen upptager sistnämnda alternativ en längd av 52.2 km. mot jämnt 50 km. för den mera västliga sträckning, som efter okulär besiktning godkänts vid 1928 års riksdag, och banans byggnad efter detta nu framkomna alternativ beräknas att draga en merkostnad av 386,000 kronor. Med tagen hänsyn till att den sålunda tidigare — delvis av strategiska skäl — planerade västligare sträckningen går fram genom öde bergs- och skogstrakter, medan genom banans byggnad utefter den nu förordade östliga linjen enligt alternativ I vinnes banans framdragning genom odlingsbar bygd i närheten av ett flertal byar, lärer dock sistnämnda sträckning vara att föredraga.

I anslutning till 1930 års riksdags i ämnet gjorda uttalanden har riksdagen likaledes ansett sig böra bifalla Eders Kungl. Maj:ts förslag, att anslaget till Inlandsbanan nästkommande budgetår bestämmes till 4,000,000 kronor. Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen till *Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare* för budgetåret 1931/1932 anvisat ett reservationsanslag av 4,000,000 kronor.

Beträffande sättet för beredande av täckning för ifrågavarande anslag kommer riksdagen att framdeles under riksdagen anmäla sitt beslut.

Stockholm den 4 februari 1931.

Med undersåtlig vörndnad.
