

N:o 237.

Af herr **A. Wijkander**, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anvisande af medel för kompletteringsarbeten å *vestkustbanan*.

I den kongl propositionen n:o 43 vid innevarande riksdag föreslår Kongl. Maj:ts Riksdagen att till bestridande af kostnaderna för kompletteringsarbeten å *vestkustbanan* bevilja 1,350,000 kronor, hvaruti ingår för år 1897 jordlösen för banans framtida inledande till statens jernvägsstation i Göteborg med 100,000 kronor. Med afseende på denna utgiftspost anföres i propositionen, »att *vestkustbanan*, sedan den öfvergått i statens ego, visserligen skulle kunna inledas på Göteborgs statsbanestation för en af jernvägsstyrelsen beräknad kostnad af 139,000 kronor, men att, då emottagandet af den trafik, som skulle från *vestkustbanan* tillföras stationen, förutsatte en mycket kostsam utvidgning af densamma, styrelsen kommit till den uppfattning, att det vore med statens fördel mest förenligt att bibehålla den af komiterade förordade provisoriska anordningen att för *vestkustbanans* trafik i Göteborg begagna Bergslagernas jernvägs station, intill dess den från *vestra stambanan* härflytande rörelsen på statens station gjorde en utvidgning af densamma oundgängligen nödvändig. Då emellertid *vestkustbanans* inledande på statsbanestationen alltså måste anses vara endast en tidsfråga, och då uti ofvannämnda belopp expropriationskostnaderna för erforderlig mark, ehuru lågt beräknade, inginge med icke mindre än 96,188 kronor, hvilken kostnad otvifvelaktigt komme att högst väsentligt ökas i den mån jordförvärfvet uppsköttes, synnerligast som bolag redan skulle vara bildadt

för inköp af enskilde tillhörig mark, der ifrågavarande inledningsspår enligt uppgjortt förslag skulle framgå, hade styrelsen ansett sig böra i förslaget till kompletteringsarbeten under år 1897 upptaga kostnaden för expropriation af den mark, som för nu omhandlade ändamål vore erforderlig och som ej torde kunna nu förvärfvas för mindre pris än 100,000 kronor.»

När vestra stambanan byggdes, förlades dess station i Göteborg invid Drottningtorget på en plats, som onekligen var synnerligen lycklig genom sin centrala belägenhet och genom den möjlighet till utvidgning, som förefunnes i stationens omedelbara närhet. Att emellertid stationshusens läge och dimensioner ej voro väl valda, torde numera allmänt erkännas och visade sig redan vid den tidpunkt, då bergslagsbanan byggdes och underhandlingar bedrefvos mellan statsbanan och denna om gemensam station. Bergslagsbanan kunde ej för sin då jemförelsevis obetydliga persontrafik få plats i statens station, utan nödgades åt sig uppföra en särskild station å den så kallade Gullbergsvassen på ett afstånd från statens af ungefär en kilometer och vid en jemförelsevis litet bebodd och trafikerad utkant af staden; såsom naturligt uppstodo härigenom många olägenheter och ökade kostnader såväl för de båda jernbanorna som för den trafikerande allmänheten. De besparingar, som kunnat göras genom anordnande för persontrafiken af gemensam station och gemensam banbetjening af alla slag, gingo förlorade, och för de passagerare, som i Göteborg skulle öfvergå från den ena banan till den andra, uppstodo tidsförlust, besvär och omkostnader. Såsom nödfallsväg anordnades vid Olskroken längre bort från stadens centralare delar en utvexlingsstation emellan de båda banorna.

För de sedermera byggda vestkust- och boråsbanorna har bergslagsbanans station kunnat begagnas, ehuru med betydlig kostnad för byggandet af viadukt öfver statsbanan, hvilken viadukt begagnas gemensamt af de båda sist nämnda banorna. Nu förestår utförandet af en ny bana från Skara till Göteborg, för hvilkens hufvuddelar koncession redan erhållits, och för dennas persontrafik finnes hvarken i statsbanans eller bergslagsbanans stationer tillräckligt utrymme. Det blir således nödvändigt att i Göteborg bygga ännu en jernbanestation — den tredje.

Helt naturligt har genom statens inköp af vestkustbanan uppkommit förslag om denna banas inledande på statens station, om ock kongl. jernvägsstyrelsen på grund af den deraf betingade, mycket kostsamma utvidgningen af stationen ansett med statens fördel mest förenligt att tills vidare behålla den provisoriska anordningen att för vestkustbanans trafik i Göteborg begagna Bergslagsbanans jernvägsstation.

Lätt inses dock, att dessa ekonomiska betänkligheter ingalunda äro de enda, som tala mot att vestkustbanans trafik inledes uti statens banstation, såvida icke samtidigt andra mera genomgripande förändringar vidtagas. Öfver bergslagsbanan och vestkustbanan förmedlas hela den genomgående norska trafiken till kontinenten, och man kan väl svårigen ifrågasätta, att denna trafik lämpligen skulle kunna skötas så, att ett besvärligt afbrott skulle ega rum i Göteborg med tågens inlöpande uti en station och deras utgående från en annan, en kilometer derifrån aflägsen station. Ingen torde kunna ifrågasätta, att bergslagsbanan skulle vilja medgifva, att dess i sammanhang med den norska trafiken stående tåg — och ej andra, mera lokala — finge inlöpa till statens station, och då, såsom afsedt är, vestkustbanan skulle införas i statens station utan att beröra Olskrokens station, blir det såsom en nödfallsutväg erforderligt att anordna särskilda förbindelsetåg mellan Olskroken och statens station för genomgående vagnar med personer, resgoods och post, en anordning, som i och för sig vore både besvärlig och kostsam, och som dessutom blifver förkastlig äfven genom de misstag och trassel af allehanda slag, som otvifvelaktigt skulle uppstå för den trafikerande allmänheten. Dessutom skulle naturligtvis genom en dylik anordning ej undanrödjas olägenheterna, att bergslagsbanans öfriga tåg och borås- samt vestgötabanornas trafik blefve fortfarande afskild från statens banor.

Uti vintertidtabellen 1895—96 är antalet dagligen ankommande och afgående personförande tåg på de ifrågavarande banorna följande:

vestra stambanan	14 tåg,
vestkustbanan	14 »
bergslagsbanan	10 »
boråsbanan	8 »

och måste antagas blifva på den koncessionerade vestgötabanan minst 6 om dagen. Lägges nu härtill, att det är starkt ifrågasatt, att boråsbanan skall utsträckas till Jönköping och Alfvestad, och att en kustbana skall framdragas genom Bohuslän, är det alldeles uppenbart, att stationsförhållandena i Göteborg ej länge kunna förblifva i samma skick som nu, och att det vore högeligen att beklaga, om statsbanorna skulle vidtaga en provisorisk anordning i Göteborg, som icke blott blefve besvärlig för allmänheten, utan äfven menlig för banornas ekonomi och med all säkerhet skulle vålla statsverket i framtiden betydligt större utgifter, än som nu skulle vara förenade med en förtänksam och klok reglering af förhållandena.

I friskt minne lefver ännu, huru för några veckor sedan en af regeringen ifrågasatt ombyggnad af Stockholms centralstation af Riks-

dagen afslagits därför, att den allt för litet motsvarade de fordringar, som man kunde vänta i en ganska snar framtid skulle komma att ställas på en sådan station, och att en framtida reglering skulle blifva väsentligt dyrare, än om den skedde nu med vaken blick för framtidens kraf.

Vid en blick på Göteborgs karta framgår, att ännu med jemförelsevis stor lätthet och ringa kostnad en gemensam station för samtliga de nämnda banorna kan åstadkommas. Ännu är den inre del af Gullbergsvass, som ligger mellan statens och bergslagsbanorna, nästan obebyggd, och likaså är större delen af den angränsande sextonde roten (Stampen) utefter Odins- och Friggagatorna ännu utan större omkostnader disponibel. Emellertid har för några veckor sedan drätselkammaren erhållit uppdrag att sälja tomter utefter de nämnda gatorna, och redan för flera år sedan ingick staden till Kongl. Maj:t med anhållan om mått och stegs vidtagande för utförande af en vägundergång under statsbanorna för att med så mycket större lätthet kunna bebygga den inre delen af Gullbergsvass. — Med stor säkerhet kan påstås, att inom de allra närmaste åren stora förändringar skola uppstå i dessa trakter och att en reglering af stationsförhållandena i Göteborg derigenom skall så försvåras, att med all sannolikhet en fullt nöjaktig gemensam station ej skall kunna genomföras, om det ej sker under de allra närmaste åren.

Äfven om man ansåge statens nuvarande station tillräcklig för den nuvarande regelbundna trafiken, hvilket näppeligen torde vara riktigt med undantag för personalens bostäder, hvilka böra vara väl tilltagna, och äfven om man ej vill fästa afseende vid det påfallande bristande utrymmet vid högtider, kapplöpningar och dylikt, då väntsalar och plattform, anordningarna vid biljettförsäljning och dylikt äro alldeles otillfredsställande, måste, såsom kongl. jernvägsstyrelsen framhållit, mycket kostsamma utvidgningar vidtagas, om vestkustbanan inledes å statens station. Nytt godsmagasin blefve, bland annat, oundgängligen erforderligt. Utan restaurationslokal kan den norska trafiken ej förläggas till statens station. Anslag till jordexpropriation är redan nu af regeringen begärdt för spårens indragande från vestkustbanan, men staten blefve nödgad att expropriera jord äfven för sjelfva stationens utvidgning.

Vid en ifrågasatt gemensam station för samtliga banor skulle bidrag kunna påräknas för de enskilda banorna, dels vid sjelfva anläggningen, dels årligen vid driftens besörjande. Staden Göteborg torde ock hafva så stora intressen af en dylik sammanslagning af de olika stationerna, att den kunde lemna de erforderliga jordområdena under fördelaktigare vilkor, än om de utan vidare exproprieras.

Åtskilliga alternativ te sig såsom möjliga, när fråga uppstår om lämpligaste sättet för sammanslagningen, och här kan ej vara lämpligt att närmare ingå på en redogörelse för desamma, men vid den diskussion, som egt rum inom lokala, för saken intresserade kretsar, har det visat sig, att åtminstone ännu sådana anordningar kunna träffas, att de förutvarande byggnaderna kunna till stor del för banornas ändamål bevaras och omkostnaden derigenom betydligt nedbringas. Vare sig bergslagsbanans station kunde apteras till godsstation eller ock dess synnerligen värdefulla mark med stadens medgifvande kunde utbytas mot den betydligt mindre värdefulla mellan bergslagsbanan och statsbanan belägna inre delen af Gullbergsvass, skulle ett ekonomiskt godt resultat kunna vinnas. Statens gamla stationsbyggnad skulle kunna användas till förvaltningslokaler, ilgodsexpedition och boställslägenheter, om den nya bangården lägges i närheten; den gamla banhallen kan nyttjas såsom vagnshus, reparationsverkstad och dylikt. Den nya stationen skulle antagligen blifva en s. k. ändstation, der de olika banornas spår, skilda från hvarandra medelst plattform, skulle ligga parallelt med hvarandra och vinkelrätt mot den tvärplattform, som skulle förena de andra plattformerna. Allmänheten skulle sålunda bredvid hvarandra finna vestra stambanans, vestkustbanans, boråsbanans, bergslagsbanans och vestgötabanans spår och hafva lätt tillträde till hvilketdera som helst.

Af det anförda torde framgå, att kraftiga skäl tala för att en utredning företages om lämpligaste sättet för åstadkommande i Göteborg af en gemensam station för persontrafiken å de i Göteborg utmynnande jernvägarne, och att det är mycket hög tid, att en sådan utredning bringas till stånd under de allra närmaste åren, på det att ej de erforderliga tomtområdena säljas och derå uppföras byggnader, hvilkas expropriering i hög grad skulle försvåra och fördyra, om icke omöjliggöra en reglering. Naturligt är ock, att den ofvannämnda expropriation af mark, som nu af kongl. jernvägsstyrelsen föreslagits, påverkas af den framtida platsen för den gemensamma stationen och att det är nödvändigt att taga frågan i dess helhet i betraktande, om man vill undvika onödiga utgifter vid spårens framdragande. Af vikt vore naturligtvis ock, att dessa frågor blefve utredda, innan vestgötabanen definitivt beslutar om sin station i Göteborg.

Då alltså behofvet af en för såväl statens som de enskilda jernvägarna gemensam banstation i Göteborg redan nu gör sig i hög grad gällande, *då* skötseln af en dylik station är billigare än af flera särskilda banstationer, *då* tillmötesgående från staden beträffande lem-

andet af mark är att i högre grad förvänta, om frågan slutgiltigt och till trafikanternas bästa löses, än om mark skall exproprieras till en provisorisk utvidgning af den nuvarande statsbanestationen eller uppförande af en ny för statsbanorna ensamt afsedd station, *då* anordnandet af ytterligare en enskild jernbanestation — vestgötajernvägens — är omedelbart förestående, *då* ännu tomtförhållandena i närheten af statens nuvarande station äro sådana, att expropriation af enskild mark för en större bangård torde kunna fullständigt undgås, men sannolikt ändring härutinnan under den närmaste framtiden kommer att inträda, *då* fråga om sammanbindningsbana mellan de olika stationerna — en dyrbar och besvärlig anordning — i annat fall måste uppstå och svårigen kan afvisas, *då* samarbete mellan de olika banstyrelserna lättare ernås nu, än sedan dessa måst nedlägga ytterligare afsevärda kostnader för utvidgande och förbättrande af de gamla stationerna eller för uppförande af nya, *då* persontrafiken på statsbanorna måste tillväxa, ju bekvämare förbindelsen mellan dessa banor och de i Göteborg utmynnande privatbanorna anordnas, tillåter jag mig härmed, i anledning af regeringens förslag om medels beviljande till jordexpropriation för vestkustbanans inledande å statens bangård i Göteborg, föreslå,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Konungen an hålla, att, innan mera genomgripande åtgärder vidtagas för vestkustbanans inledande å statens jernbanstation i Göteborg, en utredning verkställes, huruvida lämpligen kunde i nämnda stad anordnas en centralbangård, som blefve gemensam för persontrafiken å alla de nuvarande jernbanor, som utmynna i staden och å de ytterligare dit ledande banor, som inom den närmaste framtiden kunna förväntas blifva utförda.

Stockholm den 11 april 1896.

Aug. Wijkander.

I ofvanstående motion instämma:

<i>Olof Melin.</i>	<i>Gustaf Swanberg.</i>	<i>A. F. Liljeholm.</i>
<i>Axel Lilljequist.</i>	<i>Erik Wijk.</i>	<i>Henrik E. Ahrenberg.</i>
<i>Berndt Hedgren.</i>	<i>G. Liljenroth.</i>	<i>Fr. Åkerblom.</i>