

N:o 80.

Af herr **Montgomery**, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anslag för ytterligare undersökningar angående den s. k. inlandsbanan.

I Kungl. Maj:ts proposition n:o 162 till innevarande Riksdag angående anslag för ytterligare undersökningar angående den s. k. inlandsbanan, m. m., äskas bland annat ett belopp af 38,000 kronor för undersökningar, huruvida för de västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland behovet af kommunikationer skulle kunna tillgodoses genom anläggning af bibanor eventuellt kombinerade med en längdbana genom större eller mindre del af dessa landsdelar.

Enligt undertecknads mening torde emellertid, därest de västra gränstrakternas kommunikationsbehof genom bibanor vederbörligen tillgodoses, inlandsbanans södra sträckning från Sveg till västerhafvet icke vara behöflig, då man dels mellan Sveg och Västerhafvet redan äger en gin förbindelse, nämligen sträckan Sveg—Orsa—Mora—Herrhullt—Göteborg, dels äger tvänne relativt lätt realiserbara möjligheter att erhålla än ginare förbindelser, antingen genom byggande af en bana från Deje station å Bergslagsbanan öfver Morkärnshyttan till Rämens station å Mora—Vänerns järnväg, hvilken järnväg skulle afsevärdt förkorta den nyssnämnda utfartsvägen, eller ock genom anläggande af en järnväg mellan Kristinehamns ändstation å Mora—Vänerns järn-

väg till Töreboda station å västra stambanan, då sträckan Orsa—Mora Kristinehamn—Töreboda—Göteborg skulle utgöra den äskade förbindelseleden. Genom det senare förslaget skulle samtidigt äfven det östra Värmlands och öfre Dalarnes behof af förbättrad järnvägsförbindelse med Västergötland vederbörligen tillgodoses.

Genom inköp af Orsa—Sveg, Orsa—Mora, Mora—Vänerns och Bergslagernas järnvägar, eventuellt med kombination af en järnvägsanläggning mellan Deje och Råmen, eller alternativt genom ett inköp af de tvänne förstnämnda järnvägarna, kombineradt med byggandet af en järnväg Kristinehamn—Töreboda, erhöles staten en järnväg, som satte inlandsbanan norr om Sveg i gin förbindelse icke blott med Göteborgs hamn å västkusten utan äfven med Kristinehamns och, därest det förra alternativet valdes, äfven Åmåls hamn vid Vänern, hvarigenom samtidigt äfven skulle lösas det i samband med frågan om fördjupningen af Trollhätte kanal stående viktiga spörsmålet om erhållande af en för statens intressen välbelägen Vänerhamn.

Under dylika förhållanden anser jag det vara högeligen önskvärdt, att den af regeringen äskade utredningen beträffande bibanor i nämnda landsdelar så lägges, att den icke allenast kommer att omfatta ifrågasvarande bibanor i och för sig eller i kombination med en eventuell ny längdbana utan äfven kommer att klargöra dessa bibanors inflytande å nyssberörda redan befintliga eller lätt realiserbara utfartsvägen från Sveg och öfre Dalarne till västerhafvet.

Endast i det fall att utredningen gifves en dylik omfattning, torde det blifva Riksdagen möjligt att bilda sig en klar uppfattning af den ur statssynpunkt lämpligaste och ur ekonomisk synpunkt fördelaktigaste lösningen af frågan om det öfre Dalarnes och Norrlands järnvägsförbindelse med västerhafvet.

Till stöd för mina ofvan gjorda påståenden om de af mig framhållna järnvägsförbindelsernas företräden framför en nyanlagd inlandsbana tillåter jag mig anföra följande.

Jag vill till en början erinra, att den af regeringen ifrågasatta utredningen afser, förutom tvänne bibanor till järnvägar norr om Sveg, nämligen Svenstavik—Mattmar och Hammerdalssjön—Hotagen om en sammanlagd längd af 117 kilometer och dragande en beräknad kostnad af sammanlagdt 7,620,000 kronor, trenne alternativa system med bibanor till järnvägar söder om Sveg, nämligen

*alternativ A) omfattande:*

B a n o r.	Längd		Kostnad.	
	Km.	Km.	Kr.	Kr.
Lysekil—Smedberg .....	37		1,801,000	
Smedberg—Munkedals bruk—Krokstad—Ed .....	59		3,307,000	
Bengtfors—Silbodals bruk—Koppom—Sulvik—Arvika .....	93		6,211,000	
Åmål—Gillberga—Glafva—Arvika .....	96		6,770,000	
Arvika—väster om Kymmen—Gräsmark—Sunne ....	94		5,023,000	
Sunne—Stor Jangen—Myra hållplats å Nordmark —Klarälvens järnväg .....	40		2,108,000	
Kil—Sunne—Odebyn—Vägsjöfors—Hvitsand .....	112		7,201,600	
Oleby—Torsby—Östmark .....	29		2,002,000	
Edebäck—Dalby—Vingängsjön .....	86		4,425,000	
Limedsforsen—Transtrand—Särna .....	103		6,932,000	
Sveg—Lillherdal .....	32	781	2,117,000	47,897,600
Komplettering af befintliga järnvägarna				
Orsa—Sveg .....	123		3,038,650	
Kristinehamn—Mora—Orsa .....	236	359	5,900,000	8,938,650
Summa	—	1,140	—	56,836,250

*alternativ B)* omfattande

ett system af bibanor till en sammanlagd längd af 282 kilometer och dragande en sammanlagd kostnad af 18,653,500 kronor, kombineradt med en nyanlagd inlandsbana Ellöse—Orsa om 534 kilometer för en beräknad kostnad af 59,507,000 kronor samt komplettering af Orsa—Sveg-banan om 123 kilometer för en kostnad af 3,038,650 kronor, samt

*alternativ C)* omfattande

ett system af bibanor om sammanlagdt 147 kilometers längd och med en beräknad kostnad af 9,604,500 kronor kombineradt med en inlandsbana Smedberg—Sveg om 567 kilometers längd och 57,405,000 kronors byggnadskostnad.

De af mig här ofvan alternativt föreslagna järnvägarna Deje—Morkärnshyttan—Rämen och Kristinehamn—Töreboda, hafva beräknats draga hvardera en längd af cirka 70 kilometer och en byggnadskostnad af cirka 5,600,000 kronor.

Sammanställer man nu det ofvanstående med kända fakta om redan befintliga banor, finner man

1) att utfartsvägen från Sveg till Uddevalla hamn å västkusten utgör enligt alternativ C 567 kilometer Sveg—Smedberg af inlands-

banan, hvartill kommer 25 kilometer Smedberg—Uddevalla af längdbanan genom Bohuslän eller sammanlagdt 592 kilometer samt att afståndet till Göteborg via samma banor blefve 680 kilometer, medan åter utfartsvägen Sveg—Orsa—Mora—Kristinehamn—Töreboda—Göteborg endast droge en längd af 613 kilometer och vägen Sveg—Orsa—Mora—Rämen—Deje—Göteborg endast 584 kilometer;

2) att utfartsvägen från Orsa till Ellöse hamn å västkusten utgör enligt alternativ B via inlandsbanan kombinerad med sträckan Smedberg—Hogstorp af längdbanan genom Bohuslän 547 kilometer, medan de af mig framhållna utfartsvägarna mellan Orsa och Göteborg utgöra endast resp. 490 kilometer via Kristinehamn—Töreboda och 461 kilometer via Rämen—Deje;

3) att det måste betraktas såsom en oemotsäglich fördel hos de af mig förordnade utfartsvägarna, att desamma utmynna i en redan befintlig utan särskilda kostnader för staten fullt användbar västkusthamn, nämligen Göteborgs, medan för de projekterade sträckningarna af inlandsbanan åter för staten torde tillkomma ganska dryga kostnader för anläggning eller utvidgning af en med Göteborg konkurrerande hamn vid västkusten, hvars nytta torde vara tvifvelaktig;

4) att inlandsbanan Sveg—västkusten i den enligt alternativ B tilltänkta sträckningen, med en nybyggd längd af 534 kilometer beräknats draga en byggnadskostnad af 62,545,650 kronor samt i den enligt alternativ C tilltänkta sträckningen med en längd af 567 kilometer beräknats draga en kostnad af 57,405,000 kronor, medan, med de af mig förordnade järnvägssystemen, för en total byggnadskostnad af endast cirka 62,436,250 kronor, erhålles icke blott en, såsom jag i det föregående sökt uppvisa, minst lika tillfredsställande utfartsväg till västkusten som inlandsbanan utan, förutom detta, äfven ett system af bibanor, som till en sammanlagd längd af icke mindre än 781 kilometer i de bebyggda dalgångarna genomkorsa de västra gränstrakterna och vida bättre torde tillgodose nämnda gränstracters kommunikationsbehof än den ena eller andra projekterade längdbanan.

Det torde visserligen kunna anmärkas att förutom ofvan anförda byggnadskostnad af 62,436,250 kronor statsverket enligt mitt förslag äfven ådrages kostnader för förvärfvande af de enskilda järnvägarna Orsa—Sveg, Mora—Orsa, Mora—Vänern samt eventuellt äfven Bergslagsbanan, men tillåter jag mig häremot invända, att, åtminstone hvad de tre förstnämnda järnvägarna beträffar, en statsinlösen af desamma torde under alla omständigheter, och äfven om vare sig den ena eller andra af de projekterade inlandsbanesträckningarna Sveg—västkusten

kommer till stånd, ur flera synpunkter vara synnerligen önskvärd, bl. a. för erhållande af en fullt tillfredsställande kommunikationsled mellan det mellersta Sveriges jordbrukande provinser och det norra innerlandet.

På grund af det anförda tillåter jag mig föreslå, att den begärda utredningen äfven måtte ställa de till undersökning föreslagna bibanorna i förhållande till de af mig påpekade redan befintliga utfartsvägarna mellan Orsa och västerhafvet och detta på sådant sätt, att beräkningar kunna framläggas

1) för trafik å nämnda bibanor eventuellt kombinerade med en ny tilltänkt statsbana samt å kostnaderna för samma banors byggande,

2) för trafik å utfartsvägen Sveg—Orsa—Mora—Herrhult—Göteborg, eventuellt med öfverbyggnad Deje—Rämen, kombinerad med samma bibanor, samt å kostnaden dels för byggandet af järnvägen Deje—Rämen, dels för förvärfvande åt statsverket af de enskilda järnvägarna Orsa—Sveg, Mora—Orsa, Mora—Vänern och Bergslagsbanan samt för dessa järnvägars komplettering,

3) för trafik å utfartsvägen Sveg—Orsa—Mora—Kristinehamn—Töreboda—Göteborg, kombinerad med samma bibanor, samt å kostnaden för byggandet af järnvägen Kristinehamn—Töreboda och för inköp af de enskilda järnvägarna Orsa—Sveg, Mora—Orsa och Mora—Vänern äfvensom för dessa sistnämnda järnvägars komplettering.

Gifvetvis kommer utredningen med den omfattning jag här föreslagit att kräfva större anslagsmedel än regeringen begärt, och får jag, efter hos öfveringenjören vid inlandsbanan inhämtade upplysningar i ämnet, hemställa,

att Riksdagen måtta, för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan m. m. i öfverensstämmelse med hvad ofvan anförts, på extra stat för år 1908 bevilja utöfver det af regeringen begärda anslag af 83,000 kronor ytterligare 17,000 kronor, eller inalles 100,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp.

Stockholm den 4 maj 1907.

*H. E. Montgomery.*