

Nr 293.

Av herr **Welin**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 216, angående ifrågasatt överenskommelse mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, å andra sidan, angående vissa förutsättningar för eventuell framtida inlösen för svenska statsverkets räkning av bolagets järnväg mellan Torved och Gullspång m. m.

I Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 216 föreslås, att riksdagen må anvisa ett anslag av 37,500 kronor, för att en del av järnvägen mellan Torved och Gullspång, å vilken Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag erhållit koncession, skall kunna utföras på ett sätt, som överensstämmer med de fordringar, vilka pläga uppställas för statens järnvägsbyggnader. Kungl. Maj:t har nämligen tänkt sig, att — under förutsättning att den s. k. Inlandsbanan genom statsinköp av Mora—Vänerns m. fl. järnvägar når ned till Vänern vid Kristinehamn — i en framtid en järnväg kan behövas som fortsättning från nämnda stad till »förslagsvis Töreboda eller annan lämplig punkt å statsbanan till Göteborg». I så fall vore det lämpligt, att staten inlöste och använde linjen mellan Torved och Gullspång. Och för att underlätta denna anordning föreslår nu Kungl. Maj:t, att den del av denna linje, nämligen mellan Torved och Stenbrotorp, som kommer att sammanfalla med en föreslagen statsbanelinje Gullspång—Töreboda, bygges på sådant sätt, att banan i så stor omfattning som möjligt, utan särskilda merkostnader, kunde användas för den ifrågasatta statsbanedelens sträckning samt lätt ombyggas till normalspårig.

Bolaget skulle sålunda för sin del vidtaga vissa närmare angivna ändringar i den fastställda planen, och dessa förändringsarbeten har bolaget beräknat uppgå till 75,000 kronor. Enligt förslaget till överenskommelse skulle staten förbinda sig att gälda hälften av denna kost-

nad eller 37,500 kronor, allt på det sätt som närmare framgår av den kungl. propositionen.

Den av Kungl. Maj:t föreslagna åtgärden att lämna särskilt understöd för byggandet av bandelen Torved—Stenbrotorp i överensstämmelse med fordringarna på en normalspårig statsbana syftar tydligen närmast på, att den framtida fortsättningen av Inlandsbanan söderut från Kristinehamn skulle anknytas vid Töreboda å Västra stambanan. Detta torde med all önskvärd tydlighet framgå av den karta, som medföljer den kungl. propositionen. Men både i Skaraborgs läns västra delar och i Älvsborgs läns mellersta delar hava många krafter varit i rörelse för att få den projekterade linjen från Kristinehamn dragen icke till Töreboda utan längre söder eller sydväst ut genom Skaraborgs län med anknytning till Västra stambanan vid exempelvis Falköping eller Herrljunga. Petitioner i dessa avseenden hava under innevarande år överlämnats till Kungl. Maj:t. Det är väl också med hänsyn till dessa olika förslag, som i den kungl. propositionen talas om en »statsbanelinje från Kristinehamn till förslagsvis Töreboda eller annan lämplig punkt å statsbanan till Göteborg».

Det är emellertid att märka, att den för en kraftigare utbyggnad avsedda delen av linjen Gullspång—Torved näppeligen kan ingå som led i annan järnvägslinje än i en linje Gullspång—Töreboda. Vill man välja en linje över Mariestad och vidare söder eller sydväst ut, blir det en avsevärd krök att gå till Torved.

Lämnar nu staten det ifrågasatta byggnadsunderstödet, så har den därmed tydligen bundit sig för linjen Gullspång—Torved, och denna å sin sida pekar direkt mot Töreboda. Det blir alltså denna plats, som redan från början utpekas som anknytningspunkt vid Västra stambanan, och andra eljest tänkbara alternativ kunna knappast komma i betraktande.

Eller om man fortfarande vill anse frågan om anknytningen till Västra stambanan fullt öppen, så måste staten, om den nu beviljar det ifrågasatta beloppet, därmed samtidigt göra sig beredd att ha utbetalt 37,500 kronor utan något ändamål, för den händelse nämligen att en linje från Gullspång direkt till Mariestad och vidare söderut skulle väljas.

Det synes alltså nödvändigt, att hela sträckningen mellan Kristinehamn och den blivande sammanbindningspunkten å Västra stambanan blir i ett sammanhang prövad och bestämd.

Det har framhållits, att frågan om en linje söderut från Kristinehamn mot Västra stambanan för närvarande icke är aktuell. Därom

heter det också i kungl. propositionen: »En dylik plan kunde emellertid under inga förhållanden tänkas komma till utförande förrän vid en mera avlägsen framtid, då trafikens utveckling sådant påkallade». Och vidare säger departementschefen till statsrådsprotokollet: »Som jag redan förut antytt, är frågan om anläggning av en statsbanelinje från Kristinehamn söderut för skapande av en genomgående förkortad trafikled över inlandsbanan genom Värmland och Västergötland till Göteborg ännu icke aktuell. För närvarande är jag ej heller beredd att uttala mig beträffande den lämpligaste sträckningen för en sådan linje. Givet torde emellertid vara, att en av de sträckningar, som därvid kunna ifrågakomma, är en linje från Kristinehamn till Töreboda».

Det är emellertid sannolikt, att staten tämligen snart, och i alla händelser sedan hela linjen från Östersund till Kristinehamn blivit öppen, måste tänka på en fortsättning söderut från Kristinehamn. En sådan måste bli av stor betydelse som en gen utfartsväg för skogs- och bergslagsprodukter till Göteborg, men den blir också av stor vikt för transport mot norr av födoämnen från den bördiga Västgötsläppen och av allehanda handelsvaror från Göteborg och andra handels- och industriplatser.

Det torde därför vara skäl uti, att en undersökning och utredning om lämpligaste sträckningen av Inlandsbanans linje söder om Kristinehamn snarast möjligt kommer till stånd, så att den föreligger färdig, när behovet, måhända snart nog, påkallar den. Helt naturligt komma därvid alla de olika föreslagna eller eljest tänkbara linjerna och deras anknytning vid Västra stambanan under saklig omprövning. Innan dess är det omöjligt för riksdagen att fatta ett positivt beslut, som icke i sig innebär faran, att man gjort en betydande utgift utan någon nytta.

Det är kanske tänkbart, att ifrågavarande undersökning kan komma så snart till stånd, att Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag kan avvakta densamma och riksdagens med anledning härav fattade beslut och sålunda uppskjuta byggandet av åtminstone den del av linjen Torved—Gullspång, varom det nu är fråga.

Då det sålunda är fullkomligt ovisst, när en linje Kristinehamn—Västra stambanan kan komma till utförande, och då det icke heller nu kan komma i fråga att angiva den riktning, som en dylik linje i en framtid bör komma att gå, synes det vara bäst, att ingenting åtgöres, som en gång i framtiden kan binda statsmakternas handlingsfrihet, men väl är det angeläget, att en noggrann utredning beträffande olika sträckningar av den ifrågavarande linjen snarast företages.

Med anledning av vad jag sålunda anfört tillåter jag mig hemställa,

att riksdagen, med avslag å kungl. propositionen nr 216, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa undersökning och utredning rörande lämpligaste sträckningen av Inlandsbanan i dess fortsättning från Kristinehamn söderut till någon punkt å Västra stambanan samt därefter för riksdagen framlägga de förslag, vartill en sådan utredning kan föranleda.

Stockholm den 6 maj 1916.

S. Welin.
