

## Nr 51.

Av herr **Hellberg m. fl.**, om avsättande av medel till lånefonden för bibanor i västra Sverige.

Den för bibanor i västra Sverige avsatta lånefonden å 12 miljoner kronor har enligt riksdagens beslut disponerats så, att anslagen av densamma utgå med 1 miljon kronor för vart av åren 1912, 1913, 1917 och 1920 samt med 2 miljoner kronor för vart av åren 1914, 1915, 1918 och 1919.

Av fondens medel äro 5,622,000 kronor anslagna till järnvägen Billingsfors—Arvika och 3,273,750 kronor till järnvägen Åmål—Årjäng. Återstoden 3,104,250 kronor motsvarar nästan precis det anslagsbelopp, som skulle tillkomma den nykoncessionerade banan Limesforsen—Särna.

Emellertid finnas ytterligare tre koncession begärande järnvägslinjer, som ansökt om anslag av denna fond, nämligen de båda konkurrerande Smedberg—Ed och Skee—Ed samt Edebäck—Slättene — de med denna sistnämnda tävlande linjerna Torsby—Ekshärad—Slättne och Torsby—Vägsjöfors—Slättne ha däremot ännu icke inkommit med någon sådan ansökan. Därest under den närmare framtiden koncession skulle beviljas någon av dessa linjer, vilkas framställningar därom föreligga sedan rätt länge, finnes alltså för dem ingen möjlighet att erhålla anslag från denna fond, av vilken sådana som bekant utgå till  $\frac{3}{4}$  av byggnadskostnaderna.

Det synes oss emellertid, att de senast nämnda järnvägslinjerna böra, såsom också antagits vid planerandet av bibanor i förevarande gränstrakter, kunna göra anspråk på samma förmåner från statens sida som de först nämnda. För den skull borde den nu till hela sitt belopp, om inte ännu formellt så dock faktiskt, disponerade fonden ökas, så att den kunde lämna de ytterligare anslag som erfordras. Den beräknade kost-

naden för förslaget Smedberg—Ed slutar på 3,900,000 kronor, för Skee—Ed på 4,800,000 kronor och för Edebäck—Slättne på 2,861,000 kronor (rullande materiel inberäknad), och  $\frac{3}{4}$  av dessa kostnader utgöra resp. 2,925,000, 3,600,000 och 2,145,750 kronor. För den billigaste av de båda Bohusläns—Dalslandsbanorna (Smedberg—Ed) och för Värmlandsbanan (Edebäck—Slättne) — de båda linjerna Torsby—Slättne ha kostnadsberäknats betydligt högre än denna — skulle de sammanlagda kostnadstreffjärdedelarna sålunda uppgå till något över 5 miljoner.

Åtminstone detta belopp borde under de närmaste åren ställas till förfogande för här angivna ändamål. Naturligtvis kan det inte under den nu inträdda oerhörda fördyringen beräknas bli tillfyllestgörande, om och när de båda nämnda banorna skulle byggas, men det skulle åtminstone tillgodose de närmaste behoven. Dock torde det i så fall böra disponeras på något längre tid än den för fonden hitintills fastställda. Om ett år tillades och sedan de utgående anslagsbeloppen lika fördelades på de fyra åren 1918—1921, så skulle anslagssummorna för åren 1918 och 1919 behöva ökas med  $\frac{1}{2}$  miljon för vardera, den för 1920 bestämda med  $1\frac{1}{2}$  miljon och återstoden läggs på 1921, för att det skulle komma  $2\frac{1}{2}$  miljoner på vart och ett av dessa fyra år.

I de trakter som de här nämnda järnvägslinjerna äro avsedda att genomlöpa råder en stark känsla för deras behövlighet och en otålig väntan på att de skola komma till stånd. Såsom representanter för dessa i kommunikationsavseende missgynnade gränstrakter ha vi känt oss manade att göra vad vi förmå för att för dem söka underlätta förverkligandet av länge hysta förhoppningar. Och vi våga, i förlitan på att deras berättigade intressen, vilka rätt sett också äro landsintressen, skola välvilligt beaktas av landets representation, härmed hemställa,

att riksdagen måtte besluta att till lånefonden för bibanor i västra Sverige avsätta ett belopp av 5 miljoner kronor att utgå i anslag enligt förut givna bestämmelser och att såsom ovan angivits fördelas på åren 1918—1921.

Stockholm den 26 januari 1917.

*Mauritz Hellberg.*

*E. V. Gelin.*

*Knut Larsson.*

*Sixten Neiglick.*

*Th. Köhlin.*