

Nr 2.

Ankom till riksdagens kansli den 7 mars 1922 kl. $\frac{1}{2}$ 3 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 2, i anledning av herrar Bäcklunds och Höglunds motion, nr 183, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utbyggande av Inlandsbanan från Kristinehamn till västra stambanan.

Närvarande: herrar Eriksson i Stockholm, Ros, Lagerkvist, Jeppsson, Ericson i Boxholm, Leffler, Hansén, Johansson i Krogstorp, Lundqvist och Knutsson.

Uti en inom andra kammaren väckt motion, nr 183, som för förberedande behandling hänvisats till utskottet, hava herrar Bäcklund och Höglund hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte an hålla om en skyndsam utredning angående Inlandsbanans utbyggande från Kristinehamn till lämplig anknytningspunkt vid västra stambanan, samt för riksdagen framlägga det förslag vartill utredningen kunde föranleda.

I fråga om motiveringen för denna hemställan, får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har genom vederbörande ledamot av statsrådet inhämtat Kungl. Järnvägsstyrelsens utlåtande över motionen. Nämnda styrelse, i vars beslut i ärendet deltagit fullmäktige Strömberg och friherre Adelsvärd, har uti till utskottet ställd den 27 februari 1922 dagtecknad skrivelse anfört följande:

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 26 mars 1918 framhöll Järnvägsstyrelsen att om statsbanan norrifrån över Östersund, Brunflo, Sveg, Orsa och Mora bleve avslutad i Kristinehamn, Inlandsbanan icke kunde anses hava någon lämplig fortsättning till Göteborg, enär banan mellan Kristinehamn och Laxå hade en från huvudriktningen ned mot kusten avsevärt avvikande sträckning. Staten ansågs därför böra i framtiden hava i sin hand en mera direkt förbindelse från Kristinehamn till lämplig anslutningspunkt å västra stambanan. Styrelsen omnämnde även i samma skrivelse, hurusom 1916 års riksdag beviljat visst mindre bidrag till byggandet av den smalspåriga enskilda bandelen Torved—Gullspång såsom ersättning för de ökade kostnader som uppstode därigenom att denna i vissa hänseenden anlades med tanke på att framdeles till en del ingå såsom länk i en statsbana Kristinehamn—Töreboda.

Styrelsen hemställde i skrivelsen om bemyndigande att verkställa undersökningar för en statsbana mellan Kristinehamn och Töreboda, varvid Styrelsen sade sig hava för avsikt att jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 18 februari 1916 och den 17 mars samma år taga under övervägande lämpligheten av förenämnda statsbanas eventuella framdragande till Falköping respektive Herrljunga i enlighet med de förslag därtill, som av landshövdingarna de Geer och Husberg m. fl. ortsintressenter ifrågasatts i underdåniga skrivelser den 3 februari 1916 respektive den 7 mars samma år.

Den 19 april 1918 lämnade Kungl. Maj:t Styrelsen det begärda bemyndigandet.

På grund härav har också Styrelsen låtit under åren 1918 och 1919 dels upprätta plan- och profilritningar samt kostnadsberäkning för en linje Kristinehamn—Töreboda, dels okulärt undersöka vissa linjer avseende banans framdragande från Kristinehamn till Falköping respektive Herrljunga. Likaledes hava under åren 1918 och 1919 verkställts och slutförts ekonomisk-statistiska utredningar för statsbanan Kristinehamn—Töreboda, varjämte vissa förberedande arbeten gjorts för sådana utredningar vidkommande de ifrågasatta sträckningarna till Falköping och Herrljunga.

De hittills gjorda utredningarna hava givit vid handen, att den sträckning, som över huvud syntes komma ifråga vore Kristinehamn—Töreboda, men att även för denna linje den trafik, som vore att påräkna under ett antal år framåt, icke skulle bliva tillräcklig för att det kunde anses nationalekonomiskt berättigat att under närmaste tid bygga banan i fråga. Först längre fram, då man kunde påräkna avsevärt större trafik, lokal- eller transitotrafik, borde frågan om banans anläggning tagas upp till förnyad prövning.

Under dessa omständigheter har Järnvägsstyrelsen ansett, att tillsvidare borde anstå med ytterligare utredningar i denna fråga och att Styrelsen borde framlägga resultatet av utredningarna för Kungl. Maj:t först längre fram, då förhållandena bliva så stadgade, att Styrelsen kan göra ett positivt uttalande i frågan i ena eller andra riktningen.

Under nu angivna förhållanden kan Styrelsen för sin del icke finna, att något ytterligare vore att vinna med den utredning, som ifrågasatts i den ovan omtalade motionen, och kan fördens skull icke tillstyrka bifall till densamma.»

Under framhållande av att sedan genom statsinköpet av Mora—Vänerns järnväg den s. k. Inlandsbanan tills vidare erhållit sin slut-

Bihang till riksdagens protokoll 1922. 13 saml. 3 avd. 1 häft. (Nr 1—2.) 2

Utskottet.

punkt i Kristinehamn, det vore en enskild järnväg, som tillfördes fördelarna av den fortsatta trafiken från Inlandsbanan till Göteborg, vår största sjöfartsstad, hava motionärerna framhållit, att, då Inlandsbanan fått en avsevärd längd från Kristinehamn norrut, vilken torde i en nära framtid ytterligare utökas, det syntes vara på tiden att ordna dess sydligare del, så att trafiken till Göteborg kunde ske på sådant sätt, att resande och godstrafiken förbehölles statsbanan hela vägen.

Riktigheten av denna motionärernas framställning lär enligt utskottets uppfattning icke kunna bestridas. Med hänsyn härtill måste utskottet i likhet med motionärerna finna det vara en ur järnvägspolitisk synpunkt synnerligen viktig angelägenhet, att frågan om Inlandsbanans anknäpning till det övriga statsbananätet i västra Sverige med det snaraste föres till en lösning.

Det är visserligen uppenbart, att då det gäller att fatta beslut rörande ifrågavarande nybyggnadsfråga, avgörande betydelse icke kan tillmätas det föreliggande behovet och nödvändigheten av att i största möjliga utsträckning skapa produktiva arbetsmöjligheter, och motionens avfattning giver heller icke anledning till antagande, att en sådan uppfattning varit för motionärerna bestämmande.

Å andra sidan är det tydligt att, om ur järnvägspolitisk synpunkt en utbyggnad av Inlandsbanan i den ena eller den andra sträckningen måste, på sätt ovan antytts, betraktas såsom ofrånkomlig, möjligheten att genom ett dylikt järnvägsbyggnadsarbete skapa arbetsmöjligheter bör föranleda därtill, att de förberedande undersökningarna av ekonomisk, ortspolitisk och teknisk natur, som måste föregå ett beslut av ifrågavarande nybyggnad, med allra största skyndsamhet bringas till avslutning och frågan i dess helhet snarast möjligt förelägges riksdagen till prövning och avgörande.

Med avseende å vad Järnvägsstyrelsen uti sitt i ärendet avgivna utlåtande anført rörande den däri redan verkställda utredning, har utskottet emellertid icke funnit att för stödjandet av det i motionen framställda önskemål ytterligare framställning från riksdagen är av omständigheterna påkallad; och får utskottet på grund härav hemställa,

att herrar Bäcklunds och Höglunds motion, nr 183, icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 7 mars 1922.

På Utskottets vägnar:

ERNST ERIKSSON.