

## Nr 56.

Ankom till riksdagens kansli den 12 mars 1926 kl. 12 m.

*Utlåtande i anledning av väckt motion angående inlandsbanans utbyggande från Kristinehamn till Töreboda.*

(4:e avd.)

Uti en inom andra kammaren av herrar *H. Bäcklund* och *H. Norling* väckt motion, nr 211, vilken hänvisats till statsutskottet för förberedande behandling, har hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsam utredning angående inlandsbanans utbyggande från Kristinehamn till Töreboda samt för riksdagen framlägga det förslag, var- till utredningen kunnat föranleda.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen.

Frågan om en skyndsam utredning angående inlandsbanans utbyggande från Kristinehamn till lämplig anknypningspunkt vid västra stambanan var före vid 1922 års riksdag i anledning av en då väckt motion i ämnet.

Såsom av motionärerna nu erinras framhöll i anledning härav andra kam- marens tredje tillfälliga utskott (utl. nr 2), vars hemställan bifölls av kam- maren, hurusom det ur järnvägspolitisk synpunkt vore en synnerligen vik- tig angelägenhet, att frågan om inlandsbanans anknypning till det övriga statsbanenätet i västra Sverige med det snaraste fördes till en lösning. Med avseende å vad järnvägsstyrelsen i avgivet yttrande anfört rörande den ut- redning, som redan verkställts i ärendet, syntes dock för stödjandet av det i motionen framställda önskemål ytterligare framställning från riksdagen icke vara av behovet påkallad.

Frågan om inlandsbanans fortsättning söder om Kristinehamn har också av järnvägsstyrelsen berörts i ett till riksdagens statsutskott avgivet, den 28 april 1924 dagtecknat yttrande i anledning av vissa motioner, vilka fram- lagts i anslutning till en Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av Skara-Timmersdala järnväg m. m. Ur innehållet av sagda skrivelse må här återgivnas följande:

»Av större betydelse (än frågan om skäligheten av den ifrågasatta köpe- summan) kan synas vara motionärernas erinran, att frågan om inlandsba- nans sydliga sträckning bör vara definitivt avgjord, innan beslut träffas om försäljning av Skara-Timmersdala järnväg, vilken kan tänkas komma att efter ombyggnad delvis ingå i en till Falköping eller Herrljunga ledande inlandsbana. Bärigheten av detta skäl skall nedan prövas.

Styrelsen vill först erinra, att tanken på inlandsbanans fortsättning söder om Kristinehamn framförts väsentligen med hänsyn till transitotrafiken mellan inlandsbanan och Göteborg. Enligt gällande samtrafiksregler skall denna framföras över enskild järnväg, om ej förkortningsbana bygges. Det är emellertid ingalunda säkert, att detta skäl, vilket tillmätts avgörande vikt — senast av 1922 års riksdags andra kammars tredje tillfälliga utskott — kommer att bliva bestående.

Med förevarande fråga förhåller det sig på följande sätt. Det från inlandsbanans station norr om Herrhult — föreningsstation mellan inlandsbanan och Bergslagsbanan — avsända, till Göteborg gående godset, inledes för närvarande vid nämnda station å Bergslagsbanan. Vägskillnaden är emellertid icke stor, i det att vägen över Bergslagsbanan är 304 kilometer och över statens järnvägar via Laxå 333 kilometer. Frågan om godssamtrafikens nyordning vid de svenska järnvägarna står på dagordningen, och torde med skäl kunna ifrågasättas, huruvida icke härvid sådana ändrade bestämmelser angående samtrafikvägarna kunna komma att träffas, att godset mellan samtliga inlandsbanans stationer och Göteborg kommer att, om ingen förkortningsbana bygges, få framföras över statens järnvägar via Laxå. Innan beslut i denna fråga träffats, kan i varje fall ingen slutgiltig utredning göras angående de ekonomiska förutsättningarna för inlandsbanans sammanknytning med västra stambanan.»

Till närmare belysning av spörsmålet i vad mån en på dagordningen stående nyordning av godssamtrafiken mellan Sveriges järnvägar kan komma att medföra, att det tidigare anförda huvudskälet för inlandsbanans utbyggande söder om Kristinehamn till Töreboda eller annan lämplig plats vid västra stambanan bortfaller, anser sig utskottet böra återgiva följande från järnvägsstyrelsen utskottet tillhandakomna redogörelse:

Under år 1882 träffades mellan dåvarande trafikstyrelse för statens järnvägar och 11 enskilda järnvägsförvaltningar en överenskommelse om tillämpning av en samtrafikstaxa för godsfräsändelser mellan de till en samtrafikförening sammanslutna banorna. Denna samtrafikstaxa med därtill hörande reglementariska bestämmelser gäller alltså i det väsentliga. Vissa ändringsbestämmelser hava emellertid tillkommit, och föreningen omsluter nu alla Sveriges järnvägar med undantag av ett fåtal mindre betydande sådana.

Det sätt, varpå samtrafiken ordnats, är säreget för Sverige. Genom samtrafikens anordnande hava mycket betydande fördelar vunnits såväl för järnvägarna som för deras trafikanter. I mån som järnvägsnätet utbyggs och taxorna i egen trafik undergått ändring, hava emellertid de under andra förhållanden träffade samtrafiksbestämmelserna blivit mindre tidsenliga, varför yrkanden sedan mer än 20 år tillbaka rests på deras reformering.

1907 års järnvägstaxekommitté, i vars uppdrag även ingick att utarbeta förslag i sådan riktning, har år 1917 framlagt ett förslag till ny godssamtrafikstaxa, över vilket förslag järnvägsstyrelsen har att avgiva yttrande. Vid de utredningar, som i anledning härav verkstälts, har framgått, att svenska järnvägsföreningen, vilken tidigare (år 1919) i princip biträtt taxekommitténs förslag, numera genom sin styrelse avstyrkt förslaget genomförande. På grund av tidsförhållandenas ändring framstår även för järnvägsstyrelsen taxekommitténs förslag såsom numera mindre ändamålsenligt.

Emellertid fortgår inom järnvägsstyrelsen utredningsarbetet angående samtrafikens nyordning, varvid samråd upprätthålles mellan representanter

för järnvägsstyrelsen och för svenska järnvägsföreningen. Den nya samtrafiksstadgan bör enligt styrelsens mening, på sätt järnvägstaxekommittén föreslagit och svenska järnvägsföreningen tidigare tillstyrkt, fastställas av Kungl. Maj:t, och synes sådant fastställande böra äga rum i samband med fastställandet av ny taxa för transporter å statens järnvägar, rörande vilken fråga järnvägsstyrelsen avgivit förslag i yttrande av den 29 december 1925. Den i hög grad komplicerade samtrafiksfrågan torde alltså genom Kungl. Maj:ts beslut komma till lösning inom en närmare framtid.

I samband härmed kommer givetvis en revision av transportvägarna i samtrafik till stånd. De vägar, över vilka godset nu framföres i samtrafik, äro bestämda i enlighet med de för samtrafikföreningen gällande bestämmelserna. I fall då viss part så kräver, tillsättes härvid en skiljenämnd, som träffar avgörande. En sådan av Bergslagernas järnväg tillkallad skiljenämnd har år 1917, mot järnvägsstyrelsens krav, bestämt, att gods mellan å ena sidan Herrhult och vissa stationer huvudsakligen norr därom å inlandsbanan och å andra sidan Göteborg och vissa stationer huvudsakligen söder därom skall, oberoende av statens inköp av Mora—Vänerns m. fl. järnvägar, fortfarande framföras å Bergslagernas järnväg mellan Herrhult och Göteborg.

Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning är emellertid en dylik avledning av trafiken från statens järnvägar ur flere reala synpunkter i hög grad olämplig.

Den första av dessa synpunkter har berörts vid 1922 års riksdag av andra kammarens tredje tillfälliga utskott, vars yttrande av motionärerna anförts och vars hemställan bifallits av kammaren. Utskottet fann det i likhet med motionärerna obestriddigt, att, sedan inlandsbanan fått en avsevärd längd norrut från Kristinehamn räknat, det vore på tiden att ordna dess sydligare del på sådant sätt, att resande- och godstrafiken förbehölles statsbanan hela vägen, och det icke vore en enskild järnväg, som tillfördes fördelarna av den fortsatta trafiken från inlandsbanan till Göteborg.

Det synes i detta samband böra framhållas, att järnvägar, vilka till sin natur äro tillförselleder till stambanor, såsom är fallet med inlandsbanan, icke kunna vid tillämpandet av statens järnvägars låga taxor och relativt höga löner uppnå egen bärighet. De kunna dock vara även ur järnvägs-ekonomisk synpunkt berättigade, med hänsyn till att de tillföra stambanorna ökad trafik och öka dessas avkastning. Det måste då ur sund järnvägs-ekonomisk synpunkt framstå som ett berättigat krav, att trafiken från sådana tillförselleder också får framföras å egna huvudlinjer och icke överföres till annan järnvägs huvudlinje, särskilt när som i förevarande fall vägskillnaden är liten och härtill på grund av de i samtrafik utgående banavgifterna icke ger utslag i en motsvarande fraktkostnadskillnad.

Den andra huvudsynpunkten, som från järnvägsstyrelsens håll göres gällande i denna fråga, är, att vägen över västra stambanan, och detta särskilt efter dess elektrifiering, erbjuder otvivelaktigt lägre kostnader för verkställande av transportarbetet än vägen över Herrhult. Den obrutna vägen över endast statens järnvägar är alltså den nationalekonomiskt fördelaktigare.

Slutligen bör beaktas, att trafikanternas behov av snabbast möjliga transportlägenheter och lägsta möjliga fraktkostnader kan bäst tillgodoses, därest transportererna få fullgöras över den från Laxå till Göteborg elektrifierade statsbanan och utan de komplikationer, som, bland annat vid nedsättningsärendens behandling, uppstå, när trafiken föres över flere banor.

Med hänsyn till nämnda förhållanden, och med beaktande av att viss avlösning för från annan järnväg övertagen trafik avses skola utgå, anser man

inom järnvägsstyrelsen, såsom redan i 1922 års yttrande angående Skara-Timmersdala järnväg anförts, att grundade skäl finnas, för att vid samtrafik-taxans nyordning sådana regler för bestämmande av transportvägar i samtrafik komma att fastställas, att godset mellan inlandsbanan och Göteborg m. m. kommer att tillföras västra stambanan, även om icke en förkortningsbana bygges. Blir så fallet, får man till prövning upptaga frågan, huruvida ur andra synpunkter än de nu berörda byggandet av en järnväg mellan Kristinehamn och lämplig punkt vid västra stambanan eventuellt kan vara motiverad. En sådan bana får emellertid härvid karaktären av sekundär- eller tertiärbana.

*Utskottets  
yttrande.*

Enligt vad järnvägsstyrelsen upplyst, äger förevarande fråga om en fortsatt utbyggnad söderut av inlandsbanan visst samband med en blivande nyordning av gällande samtrafiksbestämmelser och den revision av nuvarande samtrafiksvägar, som i sammanhang härmed torde komma att äga rum. Av den lämnade redogörelsen framgår ock, att hithörande spörsmål av järnvägsstyrelsen följdes med all uppmärksamhet.

Det torde kunna förväntas, att, i den mån en ytterligare utsträckning söderut av inlandsbanan kan befinnas böra åstadkommas, järnvägsstyrelsen icke skall underlåta att verkställa de utredningar och vidtaga de övriga förberedande åtgärder, som erfordras för en dylik plans genomförande.

Vid sådant förhållande läser någon särskild framställning av riksdagen i av motionärerna angivet syfte icke nu påkallas.

Under återopande härav får utskottet hemställa,

att herrar Bäcklunds och Norlings förevarande motion II: 211, icke må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 12 mars 1926.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, Oscar Olsson, J. L. Widell, C. P. V. Nilsson i Gränebo, J. Nilsson i Malmö, O. Bergqvist, E. J. G. Rosén, P. A. Bergström, J. Jeansson, A. R. Rooth och C. A. Carlsson i Gävle;

från andra kammaren: herrar K. V. Rydén, A. Wiklund, L. J. Carlsson-Frosterud, P. M. Olsson i Blädinge, A. Å. Törnkvist i Karlskrona, E. Kristensson i Göteborg, J. Jönsson i Revinge, O. Nilsson i Örebro, J. Olofsson i Digernäs, E. G. E. Eriksson i Stockholm, B. F:son Holmgren och G. Strindlund.