

Nr 211.

Av herrar **Bäcklund** och **Norling**, *angående Inlandsbanans utbyggande från Kristinehamn till Töreboda.*

Då riksdagen senast år 1922 behandlade frågan om Inlandsbanans framdragande till lämplig utgångspunkt vid västra stambanan efter inköpet av Mora—Vänerns järnväg, uttalade järnvägsstyrelsen att »först längre fram, när förhållandena blivit så stadgade, att styrelsen kan göra ett positivt uttalande i frågan i den ena eller andra riktningen, borde ytterligare utredning i denna fråga verkställas». Under de fyra år som sedan gått ha ju väsentligt stabiliserade förhållanden inträtt, och torde alltså detta skäl emot utredningen, som synes vara styrelsens enda, icke längre föreligga.

Riksdagen har förresten tidigare eller år 1916 anslagit 37,500 kronor till Västergötlands—Göteborgs järnväg, för att denna skulle bygga linjen Torved—Gullspång, så att del av denna kunde användas till bredspårig järnväg, om eventuellt staten skulle inköpa denna bandel för att få en fortsättning på Inlandsbanan.

Denna sammanknytning av statsbanenätet har således från statsmakternas sida ansetts naturlig, och ur järnvägspolitisk synpunkt måste ju, sedan Inlandsbanans längd från Kristinehamn norrut utökats, frågan ytterligare aktualiserats.

Vi tillåta oss att återgiva järnvägsstyrelsens yttrande till andra kammarens tredje tillfälliga utskott, som år 1922 behandlade denna fråga:

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, när 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 bygandet av den smalspåriga enskilda bandelen Torved—Gullspång såsom ersättning för de ökade kostnader, som uppstodo 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 skrivelse 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 övertägnande 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. ordsättningar 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 ekonomiskt-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- och 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.

Utskottet anförde i sitt utlåtande följande:

»Under framhållande av att sedan genom statsinköpet av Mora-Vänerns järnväg den s. k. Inlandsbanan tills vidare erhållit sin slutpunkt 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 förbehölls 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 anknytning

till det övriga statsbanenätet 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 ärendet anfört ansåg utskottet sig icke böra stödja yrkandet i motionen om skrivelse från riksdagen.

Då emellertid under de år som gått oss veterligt inga sådana åtgärder vidtagits som anledning fanns att förutsätta både på grund av järnvägsstyrelsens yttrande och utskottets utlåtande, så torde detta motivera att frågan ånyo underställes riksdagen.

De skäl, som angavs av både motionärerna och vederbörande utskott vid 1922 års riksdag för byggandet av den ifrågasatta delen av Inlandsbanan mellan Kristinehamn och Töreboda, föreligga alltjämt.

Som ytterligare skäl, om än icke avgörande, vilja vi framhålla behovet och nödvändigheten att åstadkomma produktiva arbetsmöjligheter, särskilt med tanke på att elektrifieringen av järnvägslinjen Stockholm—Göteborg slutföres under detta år och inga större järnvägsbyggnader i södra delen av landet pågår.

På grund av vad ovan anförts få vi vördsamt hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning angående Inlandsbanans utbyggande från Kristinehamn till Töreboda samt för riksdagen förelägga det förslag, vartill utredningen kunnat föranleda.

Stockholm den 22 januari 1926.

Helge Bäcklund.

Herman Norling.

