

Nr 73.

Av herr **Domö m. fl.**, om anslag till påbörjande av breddning av de smalspåriga västgötajärnvägarna.

I bilaga 27 till statsverkspropositionen, kapitalbudgeten, s. 46, förordas ett påbörjande av breddningen av de smalspåriga västgötajärnvägarna under budgetåret 1951/52. Början skulle göras med sträckan Håkantorps—Lidköping—Forshem—Vänern och Källby—Kinnekleva (i det följande betecknad som alternativ I). Motiveringen härför anses vara att denna del är »företagsmässigt mest väl motiverad».

Det säger sig självt att det ur de berörda bygdernas synpunkt är tacknämligt att breddningen till normalspår av västgötabanorna kan påbörjas. Därest en planerad utbyggnad av cementfabriken i Hällekis kommer till stånd, torde även förväntningarna på en skäligen förräntning av det investerade kapitalet i denna första utbyggnadsetapp kunna infrias. Företaget såsom sådant är alltså ur ekonomiska synpunkter och på grund av dagsaktuella behov väl motiverat och önskvärt. Likaledes torde det stå klart att i varje tänkbart alternativ till denna första etapp måste det trafikbehov, som anmält sig genom cementindustriens expansion i dessa bygder, bli tillgodosett. Om vi dessa omständigheter till trots förorda ett annat alternativ, får icke detta betraktas som ett underkännande av det framlagda utbyggnadsförslaget. Anledningen är fastmer att det i detta sammanhang framkommit önskemål och trafikekonomiska synpunkter som enligt vår mening äga en så stor aktualitet och äro av sådan vikt för hela provinsen, att de måste tilldraga sig uppmärksamhet och bli föremål för beaktande.

Det anternativa förslag, som vi sålunda önska ställa under riksdagens prövning, är järnvägskommitténs (här som alternativ II betecknade) förslag om en breddning av sträckan Lidköping—Skara—Skövde och Skara—Forshem—Vänern. Kostnaderna för de båda förslagen utgöra enligt kommitténs beräkningar (s. 67 SOU 1950: 14):

alternativ I	7,1 milj.
» II	10,4 »

Skillnaden är sålunda 3,3 milj. kronor.

Med de krav på begränsning av såväl enskilda som offentliga investeringar, som av kända skäl nödvändiggjorts, äro vi fullt medvetna om svårigheten för riksdagen att binda sig för ett dyrare projekt, även om fördelningen av anslaget kommer att sträcka sig över mer än ett år. För en sådan ökning måste självfallet i dagens läge starkt vägande skäl föreligga. När vi likväl förorda järnvägskommitténs alternativ II, är det just därför

att sådana skäl kunna förebäras för detsamma, att vi anse det vara vår plikt ej mindre som ledamöter av riksdagen än även som representanter för de berörda bygderna att för riksdagen redovisa dem.

Järnvägskommittén har förebragt en för alla västgötajärnvägars breddning gemensam teknisk och ekonomisk motivering, som vi be att få hänvisa till. Vi anse oss därför kunna begränsa vår argumentering till synpunkter av mera allmänt innehåll. Dessa äro i huvudsak följande:

- 1) Genom alt. II skulle en öst-västlig normalspårig linje genom en mycket folkrik del av Skaraborgs län berörande städerna Skövde, Skara och Lidköping jämte en rad tätorter komma till stånd;
- 2) cementindustrien skulle erhålla en fullt likvärdig och måhända överlägsen förbindelseled genom denna sträckning;
- 3) persontrafiken på sträckan Skövde—Lidköping, som är mycket livlig, skulle bättre kunna tillgodoses och ge ökade inkomster och förbättra räntabiliteten;
- 4) genom alt. II skulle Skara stad och övriga tätorter med blomstrande industrier såväl efter linjen Skövde—Lidköping som Skara—Forshem få sina länge eftersatta trafikbehov tillgodosedda, varigenom en icke obetydlig godstrafik skulle tillföras järnvägen;
- 5) enligt uppgifter, som överlämnats till vederbörande utskott, hämmas i hög grad dessa orters industrier av den bristande anslutningen till det normalspåriga nätet, vilket är i allra högsta grad kännbart för livsmedelsindustrierna i Skara och träindustrierna i Götene;
- 6) då Skaraborgs län är ett överskottsområde för jordbruksprodukter, är det ur hela folkhushållets synpunkt av största vikt, att dessa produkter på snabbt och betryggande sätt överföras till underskottsområden; både biltransporter och omlastningar hota varorna med partiell förstörelse, särskilt under sommartid;
- 7) det förefaller sannolikt att det ökade värde, som alt. II äger, ur allmän-ekonomisk och trafikekonomisk synpunkt kommer att tillföra järnvägen betydligt ökade intäkter omedelbart efter breddningen, och förvisso komma dessa att fortsätta att stiga genom de möjligheter till expansion, som en anslutning till normalspår öppnar för industrier i dessa orter, vilka obestridligen hämmats i sin utveckling av bristfälliga kommunikationer;
- 8) den merbelastning, som den ökade investeringen kan tänkas medföra, torde endast vara skenbar, då allt talar för att alt. II kommer att visa en lika god om icke bättre räntabilitet än alt. I;
- 9) alt. II skulle, utan att försvåra den industri, som skall betjänas genom utbyggnad enligt alt. I, bli av helt annan betydelse för länets samlade näringsliv, vilket jämväl vitsordats av länsstyrelsen, hushållningssällskapet och landstinget; därjämte har lantbruksstyrelsen förordat alt. II som för jordbruket mest fördelaktigt;

- 10) i det långa loppet torde alt. II visa sig äga en större bärighet icke minst med tanke på den godsmängd, som nu måste fraktas på bil för att undvika kostsamma och riskfyllda omlastningar; ofta anlitas bilar för mycket långa transporter, vilket är till skada för järnvägsdriften i dess helhet;
- 11) det behöver ej särskilt understrykas att alt. II på ett så mycket effektivare sätt kommer att tillgodose hela länets trafikbehov, att det högre investeringsbeloppet är fullt motiverat;
- 12) lägger man sålunda på frågan ett vidare samhällsekonomiskt perspektiv, vilket torde vara berättigat i detta sammanhang, anse vi oss böra förorda, att man redan nu griper sig an med utbyggandet av alt. II.

Ett beslut enligt alternativ II innebär självfallet, att riksdagen binder sig för en större framtida investering. För nästa budgetår blir dock anslagsäskandet oförändrat. Ingen kan förutsäga hur situationen kan vara, när ytterligare medel skola ställas till förfogande. Men även om investeringsbegränsningen vid denna tidpunkt är en lika stor angelägenhet som i dagens läge, synes oss merkostnaden för alt. II icke vara av den storleksordningen, att den bör föranleda ett beslut om en utbyggnad, vars framtidsvärde måste betecknas som vida underlägset vad vi genom en relativt obetydligt ökad investering kunde utvinna.

Det har givetvis varit oss omöjligt att redovisa alla detaljer, som belysa de båda alternativen. Till vederbörande utskott ämna vi överlämna belysande utredningar, som verkställt av de närmast berörda kommunerna. Vi vilja dock framhålla, att det framlagda förslaget i och för sig är både ekonomiskt och trafiktekniskt fullt försvarbart. Emellertid anse vi det vara av så stor betydelse ur samhällsekonomisk synpunkt hur denna fråga blir löst, att riksdagen bör beredas tillfälle att väga de båda här framförda alternativen mot varandra. Därvid torde de önskemål och synpunkter, som lokala myndigheter och de berörda kommunerna skriftligen givit uttryck åt, lämna värdefullt material för sakens bedömande. För vår del äro vi förvissade om att en sådan omprövning skall ge utslag till förmån för alt. II, vilket vi på det bestämdaste önska förorda.

På grund av vad sålunda blivit anfört få vi hemställa,

att riksdagen i anledning av ovan angivna proposition måtte besluta att för ett belopp av 2 miljoner kronor påbörja breddningen av de smalspåriga västgötajärnvägarna; samt

att som första utbyggnadsetapp väljes delsträckan Lidköping—Skara—Skövde och Skara—Forshem—Vänern.

Stockholm den 24 januari 1951.

Fritiof Domö.

S. G. W. Wahlund.

Justus Lindgren.

Gustav Hallagård.

Torsten Isaksson.

Birger Andersson.