

**Nr 228.**

Av herr Sjödahl m. fl., om breddning av smalspåriga järnvägslinjer i Västergötland.

I sitt betänkande om de smalspåriga västgötajärnvägarna (SOU 1950: 14) har 1943 års järnvägskommitté framhållit, att det är »helt motiverat» att bygga om till normalspår linjen Göteborg—Vara—Skara. Ombyggnadskostnaden av denna 129 km långa järnväg beräknades år 1949 till 13,4 milj. kr. Ur järnvägsekonomisk synpunkt framstod det som »angeläget» att ombyggnaden inte sköts på framtiden utan genomfördes så snart som möjligt. Samma motivering framfördes för ombyggnad av linjerna Forshem—Lidköping—Håkantorp med sidolinje samt Mariestad—Moholm. Den förra av dessa linjer väntas vara ombyggd inom nästföljande budgetår.

Kommittén redovisade också att den samrått med försvarsstabens kommunikationsavdelning liksom med riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap. Därvid hade gjorts gällande, att det av militära skäl och för upprätthållande av en ur folkförsörjningens synpunkt under krigstid tillfredsställande transporttjänst var angeläget att få till stånd ytterligare en normalspårig järnvägslinje från Göteborg norrut genom bygden mellan Vättern och Vänern med förbindelse till stambanan Laxå—Charlottenberg. Detta önskemål innefattade således jämväl ombyggnad av linjerna Gårdsjö—Mariestad—Forshem och Gullspång—Torved. Kommittén fann dessa önskemål så vägande, att den föreslog att även dessa linjer skulle upptagas i ombyggnadsprogrammet, dock först efter de förut nämnda linjerna.

När de ovan nämnda bansträckorna i angiven ordning ombyggts till normalspår, borde enligt kommitténs mening frågan om ombyggnad av linjerna Lidköping—Skara—Skövde samt Forshem—Skara upptagas till prövning.

Kommittén underströk tillika vikten av att statsmakterna snarast tog ställning i princip till de förslag, som kommittén framlagt.

I en skrivelse till Kungl. Maj:t av den 27 maj 1952 framlade 1943 års järnvägskommitté en plan för ombyggnad av vissa smalspåriga bandelar och föreslog därvid bl. a. att bland ombyggnadsarbeten att uppföras på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram borde medtagas Göteborg—Vara—Skara, varom principbeslut borde fattas, samt bland arbeten att uppföras på beredskapsstat borde likaså medtagas Gårdsjö—Mariestad—Forshem samt Gullspång—Torved.

Det är uppenbart att tveksamhet kan råda om hur en turordning vid breddning av smalspåriga järnvägslinjer skall upprättas liksom att en sådan plan kan behöva en omprövning med anledning av den utveckling och ändring av förhållandena, som kan äga rum. Men enligt vår mening är det nu nödvändigt att skrida till beslut om breddning av linjen Göteborg—Vara—Skara, oavsett om eventuellt beslut även kan anses böra fattas i samma riktning rörande andra järnvägslinjer.

Enligt en av professor Olof Jonasson under medverkan av f. d. byråchefen A. Anderfelt gjord utredning, som kommer att tillställas vederbörligt riksdagsutskott, har godstrafiken i tonkm per bankm visat sig vara betydligt mycket större vid VGJ (Göteborg—Skara—Mariestad—Gårdsjö) än vid någon annan till breddning av järnvägskommittén föreslagen järnvägslinje vare sig i Västergötland eller östra Småland. Detsamma är förhållandet, om man räknar godstrafiken i vagnaxelkm per bankm av lastade godsvagnar. Även när det gäller persontrafiken synes VGJ ligga före alla övriga järnvägar, som konkurrerar om breddning, med ensamt undantag av linjen Lidköping—Skövde—Stenstorp, som redovisar ett något högre tal i personkm per bankm. Enligt uppgift har dock bandelen Göteborg—Sjövik å linjen Göteborg—Vara—Skara den största stegringen av trafiken.

Professor Jonasson har i sin utredning påpekat att västgötslätten kring Vara och Skara är ett av landets viktigaste jordbruksområden med ett betydande överskott på jordbruksprodukter, för vilkas transport det i längden blir nödvändigt med de möjligheter en bredspårig järnväg erbjuder i konkurrens med lastbilstrafiken. Det bör tillika erinras om att såväl Skara som Mariestad saknar varje bredspårig järnvägsförbindelse. Någon nedläggning av huvudlinjerna av de smalspåriga järnvägarna har inte ifrågasatts och är inte möjlig. Då återstår att genom breddning göra dem konkurrensdugliga med annan trafik.

Vid en kostsam breddning av järnvägar måste givetvis också kalkyleras med vilka besparingar som kan göras. Dessa kommer till stor del att åstadkommas genom att splittringen i bananläggningen i Göteborg kan bringas att upphöra. 1943 års kommitté har på sidorna 46—47 i sitt betänkande skildrat de fördyrande verkningarna av denna splittring. För trafikanterna blir den givetvis både fördyrande och i hög grad besvärande. Genom ett enhetliggörande av driften av lokstation och bangårdar samt försvinnandet av omlastning liksom prämning av smalspårsvagnar i Göteborgs hamn beräknar kommittén (s. 51—52 och s. 72), att för SJ betydande kostnadsminskningar skulle uppkomma. Väsentligen genom dessa rationaliseringsåtgärder skulle för linjen Göteborg—Vara—Skara en nettobesparing av 307 000 kr. vinnas, motsvarande efter en räntefot på 3 % ett kapital på 10,2 milj. kr. Breddningen skulle 1947 enligt kommittén kräva 13,2 milj. kr. Kommittén understryker med rätta i sin skrivelse till Kungl. Maj:t i maj 1952, att en mycket väsentlig del av kapitalet kom att förräntas vid en breddning av denna järnvägslinje.

I övrigt vill motionärerna hänvisa till den förut omnämnda utredningen av Jonasson-Anderfelt, som verkställdes på uppdrag av representanter för städerna Göteborg och Skara samt av bygdekommittén Skara—Göteborg.

Med åberopande av vad ovan anförts vill vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att för ombyggnad till normalspår av linjen Göteborg—Vara—Skara å ordinarie investeringsstat för år 1953—1954 upptaga lämpligt anslag; samt

att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsam prövning av frågan om ombyggnad till normalspår av övriga järnvägar i Västergötland, som av 1943 års järnvägskommitté föreslagits till breddning.

Stockholm den 27 januari 1953.

*Edgar Sjödahl.*

*Tage Magnusson.*

*K. J. Olsson.*

*B. A. Nilsson.*

*John Björck.*

*Josef Nord.*

*Justus Lindgren.*

*Birger Andersson.*

*Sven Em. Ohlön.*

---