

## Nr 53.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsunderstöd ur fonden för bibanor i vissa delar av riket till Åmål—Arjängs järnvägsaktiebolag för utförande av ett hamnspår; given Stockholms slott den 29 januari 1926.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

*Viktor Larsson.*

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 29 januari 1926.*

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, LINDERS, SCHLYTER, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Departementschefen, statsrådet Larsson anför:

Med bifall till Kungl. Maj:ts genom proposition, nr 130, framlagda förslag beviljade 1909 års riksdag för anläggning av en ny farled mellan Vänersborg och Göteborg ett belopp av 22.800,000 kronor under villkor, bland annat, att kommuner eller enskilda förbunde sig att bestrida kostnaderna för de åtgärder, som behövde vidtagas för att fartyg med 4 meters djupgående skulle kunna ingå till och angöra hamnar vid Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken och Åmål.

*Bihang till riksdagens protokoll 1926. 1 saml. 44 häft. (Nr 53—54.) 159 26 1*

Sedan med anledning härav staden Åmål genom kungl. brev den 15 mars 1918 förständigats att före den 31 december samma år hava antagit plan för fördjupning och förändring av stadens hamn, överlämnade Åmåls stadsfullmäktige till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fem alternativa, av distriktschefen Th. Helleberg utarbetade arbetsplaner, avseende dels nyanläggningar vid Örnäs, dels nyanläggningar och förbättringar vid den nuvarande hamnen. Det såsom alternativ I betecknade förslaget innebar, att hamnen skulle förläggas vid Örnäsviken 600 meter söder om den nuvarande hamnen och medelst ett 1,000 meter långt hamnspår, delvis i tunnel under Kungsgatan i Åmål, förbindas med ändpunkten av Åmål—Årjängs järnvägs blivande utdragsspår. Kostnaden för genomförandet av detta förslag beräknades av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1919 till 582,000 kronor, därav 244,000 kronor för järnvägsspåret. Enligt det med alternativ V betecknade förslaget, som avsåg utvidgning av den nuvarande hamnen vid Åmål, skulle hamnen komma att sakna järnvägsförbindelse. Kostnaden för genomförandet av detta förslag beräknades av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1919 till 239,000 kronor. Stadsfullmäktige anhöllo, att de såsom alternativ I och V betecknade förslagen måtte av styrelsen granskas och godkännas.

Av Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag väcktes emellertid förslag att i stället utföra den ifrågasatta hamnanläggningen vid Näsvisken invid Åmål. Hamnen skulle i sådant fall få karaktär av exporthamn för Åmål—Årjängs järnväg och förbindas med nämnda järnvägs planlagda järnvägsstation medelst ett 1,630 meter långt järnvägsspår.

Väg- och  
vattenbygg-  
nadsstyrelsen  
den 18/11 1919.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 18 november 1919 anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i anledning av sistnämnda förslag bland annat.

Första utbyggnaden av hamnanläggningen vid Näsvisken beräknades medföra en kostnad av 650,000 kronor, därav 228,000 kronor för järnvägsspåret, medan de av stadsfullmäktige i Åmål förordade förslagen vid Örnäs, alternativen I och V, skulle medföra det förra en kostnad av 582,000 kronor och det senare en kostnad av endast 239,000 kronor. Bärande skäl talade visserligen för, att hamnanläggningen borde komma till stånd vid Näsvisken, men omfattningen av Åmåls stads åtagande syntes styrelsen icke skäligen böra utsträckas längre än till kostnaden för den nuvarande hamnens utvidgning enligt förslaget alternativ V eller 239,000 kronor. Då Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolags, liksom staden Åmåls, finansiella ställning icke vore särdeles god, syntes det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen svårigen kunna ifrågasättas, att återstående beloppet 411,000 kronor bestredes ensamt av bolaget. Staten syntes lämpligen böra bevilja bolaget lån för utförandet av hamnspåret med  $\frac{3}{4}$  av anläggningskostnaden och Åmåls stad ett statsbidrag, uppgående till  $\frac{2}{3}$  av skillnaden mellan den beräknade kostnaden för första utbyggnaden av hamnen, 650,000 kronor, och det staden åliggande bidraget, 239,000 kronor, varemot den återstående tredjedelen av sagda skillnad borde bestridas av bolaget såsom dess bidrag för hamnens förläggande till Näsvisken.

Åmåls stadsfullmäktige hava i skrivelse den 7 april 1922 meddelat, att stadens önskan, att en blivande hamn måtte lända såväl järnvägen som staden till nytta, väl tillgodosåges av en hamn vid Örnäs enligt alternativ I,

men att staden icke vore villig tillsläppa medel till en hamn vid Näsvisen. Staden hemställde fördenskull att, för den händelse stadens åtagande att fördjupa sin hamn ansåges böra ingå i utförandet av för staden och Åmål—Årjängs järnväg gemensam hamn, Kungl. Maj:t måtte bestämma, att densamma skulle förläggas till Örnäs enligt alternativ I.

Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag har i yttrande den 31 maj 1923 med hänsyn till den av staden sålunda intagna ståndpunkten hemställt, att Kungl. Maj:t måtte fastställa det av staden förordade förslaget om hamnens förläggande vid Örnäs att lända till efterrättelse vid utförande av den föreskrivna djuphamnsanläggningen i Åmål. Beträffande fördelningen av kostnaderna för hamnens och hamnspårets anläggning ansåge bolaget att, då bolaget icke komme att uppbära någon direkt inkomst av hamnrörelsen, det ej heller borde deltaga i kostnaderna för själva hamnanläggningen utan endast i kostnaderna för hamnspåret.

Jämväl magistraten i Åmål och länsstyrelsen i Älvsborgs län hava förordat, att Åmåls blivande djuphamn förläggas till Örnäs enligt alternativ I.

I förnyat utlåtande den 15 september 1925 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört.

Väg- och  
vattenbygg-  
nadsstyrelsen  
den 15<sup>a</sup> 1925.

Iordningställandet av Åmåls djuphamn vore numera ett intresse ej endast med hänsyn till uppfyllandet av 1909 års riksdags villkor för byggande av Trollhätte kanal, utan även för att bringa den under anläggning varande järnvägen från Åmål till Årjäng i förbindelse med sjöfarten å Väneren. Då staten vore i hög grad ekonomiskt intresserad ej endast i kanaltrafikens utveckling utan även i anläggandet av Åmål—Årjängs järnväg, syntes det även vara av allmänt intresse att bringa frågan om Åmåls djuphamn till en ur båda de ovan nämnda synpunkterna lycklig lösning. Numera syntes möjlighet föreligga att förena de av staden och järnvägsbolaget företrädde intressena i en till järnvägen ansluten hamnanläggning vid Örnäs, i huvudsaklig överensstämmelse med den av Helleberg utarbetade arbetsplanen alternativ I. Då valet av detta alternativ innebure en ej ringa kostnadsbesparing samt då en tillfredsställande lösning av frågan jämväl syntes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen härigenom ernås, ville styrelsen för sin del förorda nämnda alternativ. Vad det erforderliga förbindelsespåret till hamnen anginge, så hade detsamma år 1919 beräknats kosta 244,000 kronor. Styrelsen hade förut framhållit lämpligheten av att statsunderstöd ur bibanefonden lämnades till nämnda anläggning i samma proportion,  $\frac{3}{4}$  av den beräknade kostnaden, som tillämpats beträffande järnvägen i övrigt. Styrelsen hade kontrollräknat den ovan angivna kostnadssumman, men icke funnit sig däri böra förorda någon sänkning;  $\frac{3}{4}$  av det sålunda angivna beloppet funnes i bibanefonden tillgängligt. Kostnaden för själva hamnanläggningen beräknades numera uppgå till 298,000 kronor.

På grund av vad sålunda anförts har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt, bland annat, att Kungl. Maj:t — under villkor att staden Åmål och Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag före viss, av Kungl. Maj:t bestämd tid förbunde sig att bygga hamn vid Örnäs med spåranslutning till Åmål—Årjängs station i Åmål i huvudsaklig överensstämmelse med den av Helleberg upprättade planen, alternativ I — måtte bevilja bolaget för utförande

av ovanberörda järnvägsspår ett statsunderstöd, motsvarande tre fjärdedelar av den för spåret beräknade kostnaden 244,000 kronor, att utgå ur bibanefonden och enligt de för denna fond gällande villkor.

Vattenfallsstyrelsen.

Vattenfallsstyrelsen har i utlåtande den 7 december 1925 tillstyrkt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt.

Fullmäktige i riksgäldskontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hava i utlåtande den 30 december 1925 anfört.

I betraktande av den fördel, som en direkt spåranslutning till den blivande hamnen måste anses innebära för järnvägen Åmål—Årjäng, ville fullmäktige icke motsätta sig beviljande av statsunderstöd åt Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag för utförande av ifrågavarande järnvägsspår, ehuru fullmäktige icke kunde undgå att hysa vissa betänkligheter mot ett ytterligare understödjande av berörda bolag, som förut beviljats statslån och statsunderstöd å tillhopa 5,600,000 kronor. Det ifrågasatta understödet å 183,000 kronor, motsvarande tre fjärdedelar av den beräknade kostnaden för hamnspåret, ansågo fullmäktige böra utgå ur bibanefonden. Då emellertid denna vore avsedd för understödjande av nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar inom vissa delar av landet samt ifrågavarande hamnspår ej syntes kunna betraktas som en särskild järnvägsanläggning utan måste anses utgöra en del av järnvägen Åmål—Årjäng, erfordrades för understödets beviljande särskilt medgivande av riksdagen. Därest hamnspåret komme till stånd, borde detsamma sammanslås med huvudlinjen till en järnvägsfastighet och riksgäldskontoret således för den del av nu ifrågavarande understöd, som enligt bestämmelserna för bibanefonden skulle utgöra lån, erhålla säkerhet i bolagets hela järnvägsanläggning.

Departementschefen.

I likhet med de hörda myndigheterna finner jag staden Åmåls åtagande att anlägga djuphamn lämpligen böra, i enlighet med stadens önskan, fullgöras genom utförande av omförmälda, av distriktschefen Helleberg upprättade, såsom alternativ I betecknade förslag, enligt vilket hamnen skall anläggas vid Örnäs. En förutsättning för att hamnen med nämnda förläggning skall kunna bliva till avsedd nytta för det uppland, som beröres av Åmål—Årjängs järnväg, är emellertid att hamnen erhåller spårförbindelse med denna järnväg. Av staden Åmål, som kommer att få vidkännas i förhållande till stadens ekonomiska bärkraft betydande utgifter för hamnanläggningen, läser icke kunna påräknas något bidrag till kostnaderna för hamnspårets framdragande, och Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolags ställning är icke sådan, att bolaget utan betydande hjälp kan utföra denna anläggning. Understöd från statens sida har därför ifrågasatts. Kungl. Maj:t har redan genom särskilda resolutioner den 13 oktober 1916 och den 14 december 1923 beviljat Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag för utförande av järnvägsanläggning från Åmål till Årjäng statslån och statsunderstöd ur bibanefonden å sammanlagt 5,600,000 kronor. Det måste därför väcka vissa betänkligheter att än mera öka statens understöd åt denna järnväg. Med hänsyn till den ökning av banans trafikinkomster och den betydande lättnad för godstrafiken, som tillkomsten av den ifrågasatta spårförbindelsen med hamnen kan väntas medföra, vill jag dock ej motsätta mig väg- och vattenbygg-

nadsstyrelsens förslag, att av den för spårförbindelsen erforderliga kostnaden, 244,000 kronor, tre fjärdedelar eller 183,000 kronor skola utgå ur bibanefonden enligt de för denna fond gällande villkor. På sätt fullmäktige i riksgäldskontoret anför, läser emellertid i förevarande fall för meddelande av dylikt understöd riksdagens medgivande vara erforderligt. Därest sådant medgivande erhålles, torde Kungl. Maj:t därefter till prövning i ett sammanhang upptaga såväl frågan om statsunderstöd till ifrågavarande hamnspår som frågan om statsbidrag till själva hamnanläggningen.

På grund av vad sålunda anförts, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag må för utförande av ett hamnspår från en tilltäckt hamnanläggning vid Örnäs till Åmål—Årjängs järnvägs station i Åmål utgå ett statsunderstöd å 183,000 kronor ur fonden för bibanor i vissa delar av riket.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*A. C. F. v. Krusenstierna*

