

Nr 36.

Av herr **Mattsson m. fl.**, *angående en mellanriksbana över gränsen i Bohuslän.*

Beslutet om byggandet av Bohusbanan fattades av 1898 års riksdag. Både på svenskt och norskt håll var då den uppfattningen allmän, att den nya järnvägslinjen inom en snar framtid skulle föras över riksgränsen och sammanfogas med det norska järnvägsnätet till en ny mellanriksbaneförbindelse mellan de båda grannländerna. Att så inte blev fallet redan i samband med byggandet av Bohusbanan sammanhänger med förhållanden, som inte här skola beröras. Då enighet mellan berörda länder inte omedelbart kunde uppnås, beslutade riksdagen, att banan skulle som en första etapp utbyggas till Skee, och öppnades delen Uddevalla—Skee för trafik i december månad 1903. Sträckan Skee—Strömstad tillkom genom enskilt och kommunalt initiativ, men den inlöstes inom kort av staten och därmed kom Strömstad att bli Bohusbanans ändpunkt i norr.

Tanken att förverkliga denna viktiga mellanriksbaneled har ännu ej efter så många år kunnat realiseras. Emellertid har frågan om utbyggande av Bohusbanan över norska gränsen vid ett flertal tillfällen varit föremål för intresse från både svenskt och norskt håll. Vi vilja blott erinra om den år 1921 tillsatta svensk-norska mellanriksbanekommissionen, som hade i uppdrag att företaga utredning av frågan att åstadkomma järnvägsförbindelse mellan svenska och norska järnvägsnätet över gränsen i norra Bohuslän. Som ordförande från svensk sida fungerade dåvarande generaldirektören för statens järnvägar A. Granholm och från norsk sida generaldirektören för Norges statsbanor Th. Holtfodt. Kommissionen, som avgav sitt betänkande år 1923 (SOU), enades om, efter att allsidig utredning förebragts, att tillstyrka anläggandet av mellanriksbana över gränsen i Nordbohuslän. Beträffande val av sträckning eller alternativ kunde däremot ej enighet uppnås. Majoriteten bestående av de norska ledamöterna jämte en svensk ledamot förordade det s. k. Prestebacke-alternativet, under det att minoriteten förordade Svinesunds-alternativet.

Att Bohusbanan, som ursprungligen var tänkt, ej kom att anknytas till norska järnvägsnätet har medfört, att banan ej kommit att bli av den betydelse för samfärdsel och näringsliv, som man hoppats på vid banans tillkomst. Särskilt för Nordbohuslän har det inneburit väsentliga olägenheter genom att denna landsdel därigenom erhöi ett avsides och ofördelaktigt kommunikationsläge, vilket medverkat till att näringslivet ej för-

mått hävda sig på samma sätt som i andra jämförliga delar av landet. Om detta i kommunikationshänseende isolerade läge kunde hävas genom att Bohusbanan erhöll anknytning till Norges statsbanor, skulle detta medföra en välbehöfvig uppryckning av näringslivet i norra Bohuslän.

Den betydelse för länets norra del mellanriksbanekommissionen tillskrev banans utbyggande, framgår av följande uttalande i betänkandet, vilket vi härmed vilja återge.

»Nu tillkommer ytterligare det förhållandet, att mellanriksbanan, förutom det att den tillgodoser den norska genomgångstrafiken, även är av betydelse för Bohusläns förseende med fullgoda kommunikationer. Kommissionen vill tillmäta denna omständighet stor vikt. En blick på järnvägskartan visar, att i det eljest väl utvecklade järnvägsnätet i Sverige och Norge, fattas en länk, nämligen sammanbindningen över norra Bohusgränsen, och det ligger säkerligen en ekonomisk realitet bakom denna elementära iakttagelse. Den felande förbindelsen betecknar en spärning av trafiken mellan två närliggande områden, som för närvarande inte kunna nå varandra annat än på en mycket lång omväg. Bohusläns kommunikationer äro ofullkomliga bl. a. därigenom att järnvägsförbindelse blott finnes i den ena riktningen och att sjökommunikationerna ej kunna nå det inre av landskapet, och det framstår därför som särdeles önskvärt att erhålla järnvägsledes utfart å två sidor. Vid nuvarande förhållanden har Bohuslän obetingat ett avsidet och partiellt isolerat läge, men efter sammanknytningen blev kommunikationsläget vida gynnsammare och provinsen inkorporerad i ett större ekonomiskt sammanhang. Den högst olikartade utvecklingen av näringslivet i provinserna å ömse sidor om riksgränsen torde giva betingelser för ett livligare ekonomiskt utbyte dem emellan, blott kommunikationerna kunna ordnas, och för Bohusläns del skulle det med säkerhet medföra ett ekonomiskt uppsving.»

Detta av kommissionen för ett tjugufemtal år sedan gjorda uttalande belyser på ett förträffligt sätt läget och äger i stort sett sin giltighet än i dag. De ekonomiska förhållandena för norra Bohuslän ha inte förbättrats under den tid som förflutit, sedan detta uttalande gjordes. Tvärtom ha de försämrats, främst genom stenindustriens tillbakagång. Den ekonomiska påfrestning, som därigenom drabbade Bohuslän, är känd och skall därför inte i detta sammanhang beröras. På senare år ha betydande ansträngningar gjorts för att som ersättning för stenindustrien skapa sysselsättning åt befolkningen i norra Bohuslän. Glädjande nog synas dessa ansträngningar giva vissa resultat, och det är därför att hoppas, att den starka befolkningsutflyttning, som ägt rum från länets norra del, skall kunna bringas att upphöra.

Sett i ett större sammanhang skulle emellertid utbyggandet av Bohusbanan med anknytning till norska järnvägsnätet få sin största betydelse för den mera långtgående trafiken mellan Norge och Sverige samt kontinenten.

En ny, länge påtänkt mellanriksbanelad skulle därmed skapas, vilken, bortsett från den mera lokalbetonade gränstrafiken, skulle bli av stor betydelse för den långtgående och för transitotrafiken. Väsentliga fördelar i inbesparad tid och kostnader skulle därmed uppnås för den resande allmänheten och för godsbefordran. Enligt föreliggande betänkande, till vilket vi även i övrigt vilja hänvisa, utgör den geografiska vägförkortningen jämfört med nu för sträckan Göteborg—Oslo omkring tre mil, med en tidtabellsförbättring av ungefär en timme. Vinsten för trafikanterna genom reducerade befordringsavgifter beräknades 1923 uppgå till omkring en miljon kronor årligen.

Vi äro av den uppfattningen, att detta sedan länge planerade projekt är av så stor betydelse för samfärdseln mellan Sverige och Norge, att frågan ånyo måtte bli föremål för prövning. Som förut framhållits, uppnåddes enighet vid den utredning, som företogs i början på tjugutalet, om att förbindelsen borde komma till stånd. Däremot kunde ej enighet vinnas om vilket alternativ som skulle väljas. I fråga om motiven för de olika sträckningarna av den sålunda projekterade förbindelsen ha förhållandena i mycket ändrats. Nya faktorer ha tillkommit. Reselivet har starkt utvecklats, bland annat beroende på tillkomsten av allmän semester och högre social standard över huvud taget. Strömmen av resande över riksgränsen i Bohuslän är mycket livlig, i synnerhet under sommarhalvåret. Belysande för den ökade trafiken är, att under juli månad 1948 passerades Svinesund av bortåt sjuttiotusen personer. När förhållandena i världen åter bli normala och nu rådande valutabesvärigheter kunna avskaffas, kan det förutses ytterligare stegring i trafiken mellan de båda grannländerna. Det kan även erinras om att Bergslagens järnväg och Dalslandsbanan nu övergått i statens ägo. Det torde icke heller vara helt uteslutet att vid en förnyad undersökning, med de tekniska möjligheter som numera föreligga, det skall visa sig möjligt att framdraga banan på en sträckning med bro närmare Halden.

På grund av vad vi ovan anført få vi därför anhålla,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t i samråd med vederbörande norska myndigheter till förnyad undersökning upptager frågan om anläggande av mellanriksbana över gränsen i Bohuslän samt för riksdagen framlägger det förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 15 januari 1949.

Oscar Mattsson.

Karl H. Andersson.

Gustaf Karlsson.

Erik Arrhén.

John Gustavson.