

Nr B 93

Utlåtande i anledning av väckt motion om åtgärder för ändring av sträckningen av järnvägslinjen Uddevalla—Billingsfors.

(4:e avd.)

I en inom andra kammaren av herr *Rubbestad m. fl.* väckt motion (II: B: 198) har hemställts, att riksdagen måtte dels uttala, att den icke kan biträda 1943 års järnvägskommittés förslag att driften å Lelångenbanan inskränkes eller helt inställes, dels i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att åtgärder snarast vidtages för möjliggörande av breddning och ändring av sträckan Uddevalla—Billingsfors enligt uppgjord plan samt att förslag härom snarast möjligt framlägges för riksdagen.

Beträffande motiveringen för motionärernas yrkanden torde få hänvisas till motionen.

Över motionen har, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen samt länsstyrelserna i Älvsborgs och Göteborgs och Bohus län.

Järnvägsstyrelsen, som i sitt yttrande hänvisat till innehållet i ett av styrelsen avgivet yttrande över bl. a. 1943 års järnvägskommittés betänkande i frågan, har härutöver huvudsakligen anfört följande.

Styrelsen önskar endast komplettera framställningen i det bilagda yttrandet i vad gäller frågan om Lelångenbanans betydelse ur försvarssynpunkt. I motionen redovisas i denna fråga nämligen endast en skrivelse från Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap av den 19 maj 1953, i vilken nämnden förordar att ifrågavarande bandel breddas till normalspår. Styrelsen vill med anledning av detta konstatera, att det av 1943 års järnvägskommittés betänkande framgår, att riksnämnden senare ändrat sin inställning i detta spörsmål. Vid sammanträde mellan riksnämnden och järnvägskommittén den 16 januari innevarande år ansåg sig nämligen nämnden icke böra påyrka, att banan nu breddades, om detta icke i huvudsak vore motiverat ur järnvägsekonomiska eller allmänt ekonomiska synpunkter. Några sådana motivering har, såsom framgår av här bilagda yttrande, varken järnvägskommittén eller styrelsen kunnat finna.

Slutligen vill styrelsen påpeka, att motionärernas uttalande »att riksdagen i våras anslag 200 miljoner kronor till stöd åt SJ» icke är fullt riktigt. Vår riksdagen beslöt nämligen att 100 miljoner kronor skulle anvisas till täckning av statens järnvägars underskott budgetåret 1957/58. Av detta anslag har 75 milj. kronor behövt tagas i anspråk. B-riksdagen anvisade sedan 100 miljoner kronor som driftbidrag till statens järnvägar för det följande budgetåret 1958/59.

Styrelsen avstyrker slutligen bifall till motionärernas förslag.

I sitt förenämnda yttrande över 1943 års järnvägskommittés betänkande anför styrelsen bl. a. följande.

Vad gäller Lelångenbanan redovisar järnvägskommittén i sitt betänkande ingående undersökningar av näringsliv och folkmängdsutveckling i trafikområdet. Kommittén har även berett de lokala myndigheterna och olika organ för ortsintressena i trafikområdet tillfälle att framföra sina synpunkter på frågan om järnvägens fortsatta drift och eventuella ombyggnad till normalspår. Vidare har kommittén inhämtat försvarsmyndigheternas uppfattning härom. Kommittén har på grundval av dessa undersökningar kommit till uppfattningen, att järnvägen icke bör ombyggas till normalspår samt att kvarvarande trafikunderlag endast under begränsad tid motiverar upprätthållande av driften på bandelen Uddevalla—Bäckefors. Bandelen Bäckefors—Bengtsfors V anses böra snarast nedläggas.

Kommitténs utredningar ha nämligen givit vid handen, att möjligheterna att skapa ny industriell verksamhet inom trafikområdet äro ringa och icke kunna väntas föranleda tillkomst av ny trafik i sådan omfattning, att ett positivt ekonomiskt resultat av järnvägsdriften härigenom kan uppnås. Ej heller anses någon väsentlig trafikökning kunna vinnas genom tillförsel med järnväg från skogsmarkerna inom området av råvara till massa- och pappersindustrierna vid banan. Trots det stora intresset inom trafikområdet för järnvägens bibehållande, ha några konkreta förslag till sådan utveckling av dess näringsliv, som kunde hejda trafikminskningen, icke framkommit.

Styrelsen erinrar vidare om den nedgång i såväl gods- som persontrafik som inträtt, beträffande den senare speciellt med avseende å den mera långväga och inkomstgivande trafiken.

Man kunde sålunda enligt styrelsen varken vid en bedömning av de framtida utsikterna till ny trafik eller vid en undersökning av trafikutvecklingen på bandelen finna något, som kunde motivera en ombyggnad till normalspår. Tvärtom visade utvecklingen att bandelen alltmer förlorat sin betydelse för trafikområdet och fått sina trafikuppgifter begränsade på ett sätt, som antydde att de drifteconomiska förutsättningarna starkt försämrats.

Beträffande storleksordningen av de nuvarande järnvägstransporter på normalspårnätet, som efter en eventuell breddning av Lelångenbanan möjligen skulle kunna flyttas över till densamma, framhåller styrelsen vidare att det uppenbarligen vore ganska ringa trafikmängder, som på detta sätt skulle kunna tillföras banan. Då dessutom merkostnaderna för transporten av dessa godsmängder skulle bli avsevärt högre på den tänkta nya normalspårförbindelsen — på grund av skillnaden i trafikintensitet — än på nuvarande normalspårsväg, vore möjligheten av en dylik trafikledning icke något ekonomiskt motiv för breddningsförslaget. Ej heller finner styrelsen troligt att en ombyggnad av banan skulle få någon nämnvärd inverkan på norra Dals och västra Värmlands industritransporter.

Efter att sammanfattningsvis ha konstaterat att styrelsen icke kunnat finna några motiv för en breddning till normalspår av järnvägen Uddevalla—Bengtsfors V eller någon del därav anför styrelsen slutligen följande.

Vad slutligen beträffar den framtida trafikorganisationen inom Lelångenbanans trafikområde kan framhållas, att driften av bandelen medför, en-

ligt en i samband med 1948 års järnvägstaxekommittés arbete utförd utredning, en stark belastning för statens järnvägar. Senare utförda rationaliseringar och inskränkningar av driften ha till någon del minskat denna belastning. För att ytterligare minska de med trafikeringen av Lelångenbanan sammanhängande förlusterna har styrelsen i enlighet med 1943 års järnvägskommittés rekommendationer för avsikt att inom en nära framtid hemställa hos Kungl. Maj:t om bemyndigande att nedlägga driften å sträckan Bäckefors—Bengtfors V. Beträffande bandelen Uddevalla—Bäckefors anser kommittén att driften endast skall upprätthållas till dess vägnätet på motsvarande sträcka upprustats i erforderlig grad. F. n. pågår inom statens järnvägar utredning på distriktsplanet om hur trafiken inom bandelens trafikområde lämpligen bör bedrivas i framtiden. Styrelsen är därför icke beredd att göra något definitivt uttalande i denna fråga, men anser sig såtillvida kunna instämma med kommittén, att någon total nedläggning av järnvägsdriften Uddevalla—Bäckefors icke är möjligt i nuvarande läge.

Arbetsmarknadsstyrelsen erinrar om att avståndet mellan Bäckefors och Bengtfors är ca 3 mil. Förekommade gods- och persontransporter mellan dessa båda orter torde utan större olägenheter kunna ordnas med biltransporter, och några starkare lokaliseringsskäl för bibehållande av bandelen Bäckefors—Bengtfors föreläge inte. Styrelsen anför härefter bl. a. följande.

Företagarna fäster vid val av lokaliseringsplats stort avseende vid förekomsten av järnväg. De väljer i regel en ort med järnväg framför en ort utan järnväg och föredrar en ort med normalspårig järnväg framför en ort med smalspårig järnväg. Ett nedläggande av den järnväg, varom nu är fråga, kan försämra möjligheterna att utbygga befintliga företag och tillföra området nya industriföretag, medan en breddning skulle underlätta dessa strävanden. Lokaliseringsskäl kan alltså åberopas för bandelens bibehållande och breddning, men dessa skäl bör givetvis vägas mot storleken av den företagsekonomiska förlust, som därigenom uppstår för SJ.

Innan ställning togs till järnvägens framtid, bör därför närmare utredas, hur stor ifrågavarande förlust med nuvarande trafikunderlag blir. Detta sker nu i samband med de undersökningar av trafiksvaga bandelar, som pågår inom järnvägsstyrelsen. Möjligheterna att nedlägga person- och styckegodstrafiken men bibehålla järnvägen som industrispår för lastvagnstrafiken bör därvid också klarläggas. Innan dessa undersökningar slutförts, anser sig styrelsen inte definitivt kunna ta ställning till frågan om bandelens Uddevalla—Bäckefors bibehållande från lokaliseringssynpunkt.

Lägges järnvägen Uddevalla—Bengtfors ned är det angeläget, att ersättningstrafiken dessförinnan ordnas på ett tillfredsställande sätt. Landsvägen Bengtfors—Uddevalla bör sättas i tillfredsställande skick och frågan om samtrafiken mellan bil och järnväg bör klargöras, innan järnvägen lägges ned.

Bibehålles järnvägen Uddevalla—Bengtfors, kan det framdeles bli aktuellt, att den ombygges till normalspår. Dalsland liksom norra Bohuslän och västra Värmland är överskottsområden i fråga om arbetskraft. Vintern 1957/58 men även tidigare var arbetslösheten sådan, att statliga beredskapsarbeten behövde anordnas. Även för kommande vintrar måste man räkna med att beredskapsåtgärder behöver tillgripas i dessa områden. Det föreligger också behov av ett större investeringsobjekt i västra Sverige, som kan disponeras som beredskapsarbete. Denna fråga måste emellertid ses i samband med angelägenheten av andra investeringar, t. ex. vägar, men också breddningar av andra bandelar.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län understryker att goda kommunikationer i olika riktningar är en livsbetingelse för den del av länet som beröres av Lelångenbanan och en nödvändig förutsättning för en utveckling av näringslivet därstädes som länsstyrelsen vill räkna med samt anför vidare bl. a. följande.

Vad beträffar frågan om en nedläggning, helt eller delvis, av Lelångenbanan, torde det icke vara möjligt för statsmakterna att ta ställning till denna fråga utan tillgång till en fullständig utredning av hela det därmed förknippade frågekomplexet. En sådan utredning torde böra avse, förutom de ekonomiska verkningarna för statens järnvägar, även de konsekvenser i olika avseenden, som en nedläggning kan medföra för bygden och landet i övrigt, möjligheterna att på annat sätt tillgodose det berörda områdets behov av kommunikationer m. m. Länsstyrelsen, som under hand fått ta del av 1943 års järnvägskommittés nu avgivna betänkande, är av den uppfattningen att betänkandet först efter komplettering kan bilda grundval för ett ställningstagande till frågan om nedläggning av Lelångenbanan.

Att på grundval av föreliggande material fatta beslut om breddning av Lelångenbanan torde knappast vara möjligt. Länsstyrelsen, som sålunda måste förutsätta att motionen icke nu leder till något definitivt beslut av riksdagen i de väckta frågorna, anser sig med hänsyn till det sagda för närvarande böra begränsa sitt yttrande till vad ovan anförts om bygdens behov av goda kommunikationer.

Länsstyrelsen säger sig slutligen räkna med att frågan om Lelångenbanans framtid snart kommer att aktualiseras av järnvägsmyndigheterna själva samt förutsätter att den beredes tillfälle att yttra sig över de förslag och de utredningar som därvid kan komma att framläggas.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län erinrar om att den i yttrande till 1943 års järnvägskommitté förordat att förevarande järnvägssträcka så snart ske kunde ombyggdes till normalspår. Länsstyrelsen grundade detta uttalande på att järnvägen var av väsentlig betydelse för det ekonomiska livet i de trakter den genomlöpte, främst för kommunerna i sydvästra Dalsland men även för intressenterna i detta län, varav de viktigaste vore Uddevalla stad och Munkedals AB, samt att järnvägen hade stor strategisk betydelse. I anslutning härtill uttalar länsstyrelsen att tillgång till fullgoda kommunikationsmöjligheter alltjämt måste anses vara av väsentlig betydelse för berörda intressenter. Länsstyrelsen säger sig vidare räkna med att ett definitivt, på fullständigare utredning grundat förslag i förevarande fråga kommer att framläggas och förutsätter, att länsstyrelsen för ett närmare ställningstagande i frågan kommer att få ärendet på remiss med god tid på sig att höra vederbörande kommuner och övriga av frågan berörda intressenter.

Utskottet. I sitt den 29 mars 1958 avgivna betänkande rörande Lelångenbanan har 1943 års järnvägskommitté, såsom motionärerna erinrat om, sammanfattningsvis uttalat, att trafikunderlaget för järnvägen Uddevalla—Bengtsfors är alltför ringa att under några nu förutsebara förhållanden motivera utbyggnad till normalspår av någon sträcka å densamma, att sak-

lig grund icke föreligger att längre driva bandelen Bäckefors—Bengtsfors V, att spåret på sistnämnda sträcka sålunda bör upprivas så snart Kungl. Maj:ts tillstånd härtill erhållits, samt att järnvägsdriften på sträckan Uddevalla—Bäckefors förutsättes upprätthållen endast tills vidare. Av kommittén verkställda undersökningar hade nämligen givit vid handen, att möjligheterna att skapa ny industriell verksamhet inom banans trafikområde vore ringa och inte kunde förväntas föranleda tillkomst av trafik i sådan omfattning, att ett positivt ekonomiskt resultat av järnvägsdriften härigenom kunde uppnås. Järnvägsstyrelsen, som i sitt yttrande över betänkandet erinrat härom, framhåller också för sin del att man varken vid en bedömning av de framtida utsikterna till ny trafik eller vid en undersökning av trafikutvecklingen på banan kan finna något som kan motivera en ombyggnad till normalspår. De trafikmängder som efter en eventuell breddning av banan möjligen skulle kunna överflyttas till densamma anses också av styrelsen som relativt ringa. Vidare hade riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap — som tidigare av främst beredskapsskäl förordat breddning av banan — numera förklarat sig icke böra påyrka en sådan, därest detta icke huvudsakligen vore motiverat ur järnvägsekonomiska eller allmänt ekonomiska synpunkter. Järnvägsstyrelsen, som säger sig ha för avsikt att inom en nära framtid hemställa till Kungl. Maj:t om bemyndigande att nedlägga driften å sträckan Bäckefors—Bengtsfors V., framhåller dock, att beträffande bandelen Uddevalla—Bäckefors utredning f. n. pågår om hur trafiken inom bandelens trafikområde lämpligen bör bedrivas i framtiden samt att i nuvarande läge någon total nedläggning icke är möjlig.

Utskottet, som i sistnämnda hänseende delar järnvägsstyrelsens uppfattning, anser också — i likhet med såväl nämnda styrelse som arbetsmarknadsstyrelsen — bandelen Bäckefors—Bengtsfors V. böra nedläggas och kan följaktligen icke biträda motionärernas yrkanden i vad de avse denna bandel.

Vad återigen beträffar frågan om bandelen Uddevalla—Bäckefors anser sig utskottet — med hänsyn till innebörden av riksdagens uttalanden i samband med beviljandet av ett särskilt driftbidrag till statens järnvägar för budgetåret 1958/59 (jfr rskr nr B 74; SU nr B 6, p. 3) samt till vad av järnvägskommittén och järnvägsstyrelsen i nu förevarande fråga anförts — icke f. n. kunna tillstyrka varken breddning eller nedläggande av nämnda bandel. Såsom i samtliga remissyttranden över motionerna kraftigt understruktis torde emellertid före ett eventuellt nedläggande av järnvägsdriften över huvud en ytterligare upprustning av vägnätet inom berörda bygder böra komma till stånd samt frågan om ersättningstrafikens ordnande i övrigt böra få en tillfredsställande lösning.

Utskottet anser sig för övrigt — i likhet med länsstyrelserna i Älvsborgs och Göteborgs och Bohus län — kunna förutsätta, att frågan om banans framtid snart kommer att aktualiseras av järnvägsmyndigheterna själva samt att därvid på fullständigare utredning grundade förslag i ämnet kommer att framläggas och i vederbörlig ordning prövas. Att dessförinnan från riksda-

gens sida några särskilda åtgärder i det av motionärerna angivna syftet vidtages bör enligt utskottets mening rimligen inte komma i fråga. Utskottet kan följaktligen icke heller i dessa delar biträda motionärernas yrkanden.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att motionen II: B 198 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 25 november 1958

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från första kammaren: herrar Näsström, Gillström, Ohlon, Ivar Johansson, Einar Persson, Thun, Pålsson, Bergman, Holmqvist, Rikard Svensson, Axel Johannes Andersson, Mårtensson, Hesselbom, Jacobsson och Domö; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Åkerström, Malmborg, Rubbestad, Persson i Växjö, Ståhl, Gustafsson i Stockholm, Svensson i Stenkyrka, Nilsson i Göingegården, Andreasson, fröken Karlsson, herrar Nihlfors, Lundqvist, Johansson i Norrköping och Gustafsson i Uddevalla.

Reservationer

1) av herr *Rubbestad*, som ansett att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

»Järnvägsstyrelsen har angående Lelångenbanan förklarat sig ha för avsikt att inom en snar framtid hos Kungl. Maj:t hemställa om bemyndigande att nedlägga driften å sträckan Bäckefors—Bengtsfors V.

I motion II: B 198 har yrkats att riksdagen måtte dels uttala att den icke kan biträda förslaget att driften å Lelångenbanan inskränkes eller helt inställas och dels i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att åtgärder snarast vidtages för möjliggörande av breddning och ändring av sträckan Uddevalla—Billingsfors enligt uppgjord plan samt att förslag härom snarast möjligt framläggas för riksdagen.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har förordat, att förevarande järnvägssträcka så snart ske kan ombygges till normalspår. Länsstyrelsen i Älvsborgs län har ansett det icke vara möjligt för statsmakterna att taga ställning till nedläggning av Lelångenbanan helt eller delvis, utan tillgång till en fullständig utredning av hela det därmed förknippade frågekomplexet. Sistnämnda länsstyrelse understryker emellertid, att Lelångenbanan är en

nödvändig livsbetingelse för den del av länet, som beröres av banan. Uddevalla stad jämte dess hamnstyrelse ha genom remissyttrande visat sig vara synnerligen intresserade av att de i motionen framförda synpunkterna vinna beaktande. Samma synpunkter framfördes även av bygdens representanter ävensom av de valda ombuden från Älvsborgs läns landstings samt Göteborgs och Bohus läns landstings förvaltningsutskott vid de överläggningar, som ägde rum i Uddevalla den 14 november 1958 efter inbjudan av statsutskottets vederbörande avdelning.

De nuvarande största trafikanterna å banan Ödeborgs Bruk och Munkedals Aktiebolag ha i särskilda skrivelser framhållit olägenheterna med den smala spårvidden och de dryga kostnaderna för omlastningen, som nu måste ske i Uddevalla eller Bäckefors.

Arbetsmarknadsstyrelsen har även yttrat sig över motionen och därvid framhållit att 'ett bibehållande och eventuell breddning av banan måste motiveras ur andra synpunkter än ekonomiska och främst då beredskaps- och lokaliseringssynpunkter'.

Vad *beredskapssynpunkterna* beträffar har såsom framhållits i motionen riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap i skrivelse den 19 maj 1953 till järnvägskommittén bl. a. framhållit: 'Lelångenbanan utgör över huvud taget under krigsförhållanden en stor tillgång, vars värde dock kommer till sin fulla rätt först sedan banan breddats till normal spårvidd. Härvid bör hela bansträckan Uddevalla—Billingsfors breddas.' Visserligen försöker järnvägskommittén nedvärdera detta uttalande efter en påstådd sammankomst den 16 januari 1958 med riksnämnden. Må vara hur som helst med denna sak, så torde det dock stå klart för de flesta, att en breddad Lelångenbana skulle ha stor strategisk betydelse.

Beträffande *lokaliseringssynpunkterna* framhåller arbetsmarknadsstyrelsen följande: 'Företagarna fäster vid val av lokaliseringsplats stort avseende vid förekomsten av järnväg. De väljer i regel en ort med järnväg framför en ort utan järnväg, och föredrar en ort med normalspårig järnväg framför en ort med smalspårig järnväg. Ett nedläggande av den järnväg, varom nu är fråga, kan försämra möjligheterna att utbygga befintliga företag och tillföra området nya industriföretag, medan en breddning skulle underlätta dessa strävanden. Lokaliseringsskäl kan alltså åberopas för bandelens bibehållande och breddning, men dessa skäl bör givetvis vägas mot storleken av den företagsekonomiska förlust, som därigenom uppstår för statens järnvägar. Innan ställning toges till järnvägens framtid, bör därför närmare utredas, hur stor ifrågavarande förlust med nuvarande trafikunderlag blir.' Vidare fortsätter arbetsmarknadsstyrelsen: 'Bibehålles järnvägen Uddevalla—Bengtsfors, kan det framdeles bli aktuellt att den ombygges till normalspår. Dalsland, liksom norra Bohuslän och västra Värmland, är överskottsområden i fråga om arbetskraft, Vintern 1957/58, men även tidigare, var arbetslösheten sådan, att statliga beredskapsarbeten behövde anordnas. Även för kommande vinter måste man räkna med att beredskapsåtgärder behöver tillgripas i dessa områden.' Härtill kan anmärkas att enligt uppgift fanns

i norra Dalsland den 15 november 1958 225 arbetslösa, varav Bengtsfors köping hade 93 arbetssökande och Dals-Ed 76. En breddning av järnvägen skulle bliva ett lämpligt arbetsobjekt, då de arbetslösa därvid kunde i stor utsträckning få vistas i sina hem.

Såsom av det anförda framgår, ha de flesta remissinstanser ansett det nödvändigt med en grundlig utredning i olika hänseenden, innan statsmakterna kunna fatta definitivt beslut i denna komplicerade fråga. Utskottet har, efter grundligt övervägande av de olika synpunkter som anförts, kommit till samma resultat. Utskottet hemställer därför,

att riksdagen må, i anledning av motionen II:B 198, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anfört.»

- 2) av herr *Hesselbom*
- 3) av herr *Åkerström*
- 4) av herr *Ståhl*
- 5) av herr *Gustafsson* i Uddevalla.