

**Nr 131.**

Ankom till riksdagens kansli den 14 maj 1926 kl. 2 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsunderstöd ur fonden för bibanor i vissa delar av riket till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag för utförande av ett hamnspår.*

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen avlåten, den 29 januari 1926 dagtecknad proposition, nr 53, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden samma dag, föreslagit riksdagen medgiva,

att till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag må för utförande av ett hamnspår från en tilltänkt 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.

I fråga om utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

Med bifall till Kungl. Maj:ts genom proposition, nr 130, framlagda förslag beviljade 1909 års riksdag för anläggning av 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.

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, förordade Åmåls stadsfullmäktige i skrivelse till Kungl. Maj:t den 7 april 1922 ett förslag till hamnbyggnad, betecknat såsom alternativ I, enligt vilket hamnen skulle förläggas till Örnäsviken 600 meter söder om den nuvarande hamnen och medelst ett 1,000 meter långt hamnspår, delvis i fasad under Kungsgatan i Åmål, förbindas med ändpunkten av Åmål—Årjängs blivande utdragsspår. Kostnaden för genomförande av detta förslag beräknades år 1919 av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till 582,000 kronor, därav 244,000 kronor för järnvägsspåret.

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

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 Vänern. 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 företrädda 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 ernäs, 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.

Under erinran att Kungl. Maj:t för utförande av en järnvägsanläggning från Åmål till Årjäng beviljat förenämnda järnvägsbolag statslån och statsunderstöd ur bibanelånefonden å sammanlagt 5,600,000 kronor, har departementschefen, bland annat, framhållit, att det måste 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 kunde väntas medföra, har dock departementschefen ej velat motsätta sig väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, att tre fjärdedelar av den för spårförbindelsen erforderliga kostnaden eller 183,000 kronor må utgå ur bibanefonden.

Utskottets  
yttrande.

Genom beviljande år 1909 av medel för anläggande av en ny kanalled mellan Vänersborg och Göteborg påtogo sig statsmakterna stora ekonomiska uppoffringar för att åstadkomma en för djupgående fartyg avsedd farled mellan Vänern och Västerhavet. Beslutet härutinnan fattades under villkor att kommuner och enskilda förbunde sig att bestrida kostnaderna för de åtgärder, som behövde vidtagas för att fartyg med 4 meters djupgående skulle kunna ingå till Åmål och andra hamnar vid Vänern. En dylik utvidgning av Åmåls nuvarande hamn har beräknats draga en kostnad av cirka 240,000 kronor. Med tanke på den nya järnvägen har nu väckts förslag att i stället utföra den ifrågasatta hamnanläggningen vid Örnäs invid Åmål för en uppskattad kostnad av cirka 300,000 kronor, vartill skulle komma kostnaden för ett förbindelsespår till hamnen, enligt verkställda beräkningar uppgående till 244,000 kronor. Denna hamn skulle få karaktären av en utfartshamn för Åmål—Årjängs järnväg.

Även om nu närmast avses allenast riksdagens medgivande till understöd för själva hamnspåret, bör dock icke förbises att för planens genomförande därjämte ifrågasattes visst ytterligare statsbidrag till den nya hamnanläggningen. Med hänsyn till de stora kapitalutlägg, staten redan nedlagt för ordnandet av sjötrafiken till och från Vänern, har utskottet icke kunnat undgå att hysa starka betänkligheter mot förslaget, i all synnerhet som ifrågavarande järnvägsbolag redan förut erhållit lån till betydande belopp.

På de av departementschefen anförda skäl har emellertid utskottet icke velat motsätta sig att låneunderstöd från bibaneländefonden lämnas till ifrågavarande hamnspår. Såsom villkor bör dock uppställas, att själva hamnanläggningen i övrigt helt utföres utan bidrag från statens sida samt att statslånet icke må utbetalas innan erforderlig säkerhet härför vunnits.

Under återopande härav hemställer utskottet,

att till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag må för utförande av ett hamnspår från en tilltänkt 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, dock under villkor att själva hamnanläggningen helt utföres utan bidrag från statens sida samt att ifrågavarande statsunderstöd icke må utbetalas, innan erforderlig säkerhet härför vunnits.

Stockholm den 14 maj 1926.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 129.

### Reservationer

av herr *A. C. Lindblad*, vilken ansett, att utskottet bort hemställa om avslag å Kungl. Maj:ts proposition;

av herr *A. Anderson* i Råstock, vilken ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Genom beviljande — — — betydande belopp.

På de av — — — hamnspår.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

att till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag — — — —  
vissa delar av riket.»