

Nr 177.

Godkänd av första kammaren den 10 maj 1927.

Godkänd av andra kammaren den 10 maj 1927.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg.

(Statsutskottets utlåtande nr 80.)

Till Konungen.

Uti den till riksdagen den 4 januari 1927 avlättna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov (nr 1) har Eders Kungl. Maj:t under utgifter för kapitalökning, punkt 11, föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlätas i ämnet, för ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg för budgetåret 1927—1928 beräkna ett reservationsanslag av 600,000 kronor att utgå av länemedel.

Sedermera har Eders Kungl. Maj:t i en till riksdagen avlåtten, den 24 februari 1927 dagtecknad proposition, nr 163, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag föreslagit riksdagen

1:o godkänna vid statsrådsprotokollet fogade överenskommelser dels mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad angående marköverlåtelse m. m. och angående anläggande av en ny hamnrangerbangård, dels mellan järnvägsstyrelsen, Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg, dels ock mellan järnvägsstyrelsen och Bergslagernas järnvägsaktiebolag angående övertagande av viss nämnda bolags personal i statens järnvägars tjänst;

2:o medgiva, att den i § 4 av sistnämnda överenskommelse omförmälda personal, som efter övergången i statens järnvägars tjänst kvarstå såsom delägare i Bergslagernas järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening, må undantagas från tillämpningen av lagen den 4 juni 1920 angående rätt till tjänstepension för ordinarie tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk;

3:o) medgiva, att för ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg må av statens järnvägars förnyelsefond tagas i anspråk ett belopp av högst 3,100,000 kronor; samt

4:o) för samma ändamål för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 600,000 kronor.

Såsom av den i ärendet lämnade redogörelsen framgår, är statens järnvägars trafik på Göteborg uppdelad på två stationer; medan västra stambanan och Bohusbanan inlöpa till statens järnvägars station, är västkustbanan (stambanelinjen Malmö—Göteborg) ansluten till Bergslagernas järnvägsstation, där västkustbanans trafik ombesörjes av Bergslagernas järnvägsaktiebolag i enlighet med ett mellan bolaget och västkustbanans tidigare ägare, Göteborgs—Hallands järnvägsaktiebolag, avslutad, ännu bestående överenskommelse. För denna anslutning har statens järnvägar att i förvaltnings- och underhållskostnader årligen erlägga betydande belopp; under år 1926 uppgingo dessa bidrag till över 500,000 kronor.

Det torde ligga i öppen dag att en dylik uppdelning av statens järnvägars linjer på två stationer skall trafiktekniskt medföra stora svårigheter; i all synnerhet gäller detta den till omfattningen redan nu ganska betydande och efter elektrifieringen av västra stambanan efterhand tillväxande genomgående person- och godsbefordringen mellan västra stambanan och västkustbanan. Överhuvud medför splittringen av de olika järnvägslinjerna på skilda stationer kännbara olägenheter för den trafikerande allmänheten, vartill kommer, att den nuvarande ordningen för trafikens bedrivande rent driftsekonomiskt ställer sig synnerligen ogynnsam.

Sedan över trettio år tillbaka hava omfattande undersökningar pågått rörande möjligheterna för en lämplig nyordning av Göteborgs bangårdsfrågor. Ett flertal olika förslag i sådant syfte hava också framkommit. Redan så tidigt som omkring år 1900 förelåg ett dylikt förslag från järnvägsstyrelsen, vilket genomfört enligt ett alternativ med säckstation vid Nils Ericssonsgatan och med Västkustbanan omlagd genom Källtorpsdalen beräknades draga en kostnad av 6,700,000 kronor, utgifterna för markförvärv och de enskilda banornas anslutning oberäknade. Ett annat i samband därmed utarbetat alternativ med Västkustbanan framdragen i tunnel genom Olskroksbergen uppskattades efter 1903 års priser till 12,600,000 kronor; i detta belopp voro inräknade kostnaderna för Bergslagernas järnvägars, Boråsbanans samt Västgötabanans anslutning men icke utgifterna för marklösen.

Det förslag till lösning av Göteborgs bangårdsfrågor, som nu efter omfattande förhandlingar framlagts, innebär, att all persontrafik jämte paket- och ilgodstrafik från såväl statens järnvägars linjer som Bergslags- och Boråsbanorna sammanföras till statens järnvägars nuvarande huvudstation, vilken har en för en dylik central personstation mycket gynnsam belägenhet vid Drottningtorget. Bergslagernas järnvägars huvudstation är därvid av-

sedd att omvandlas till en gemensam godsstation för nämnda banors fraktgodstrafik. Västgötabanan, som är smalspårig, skulle däremot bibehållas vid sin nuvarande station vid Lilla Bommens torg.

Beträffande det tekniska genomförandet av förslaget liksom ock de fördelar, som genom detsamma i skilda hänseenden kunna utvinnas, har redogörelse lämnats av departementschefen. För egen del vill riksdagen endast framhålla, hurusom vid förslagets utarbetande synbarligen eftersträfvats att i möjligaste mån bibehålla de nuvarande stationsanläggningarna; genom detsammans genomförande öppnas det oaktat möjlighet till en ur olika synpunkter tillfredsställande koncentration och nyreglering av bangårdsförhållandena i Göteborg för en i förhållande till tidigare framkomna omdaningsförslag jämförelsevis begränsad totalkostnad. Genom de upprättade markbytesavtalen med Göteborgs stad äro också framtida erforderliga utvidgningar av bangårdsanläggningarna säkerställda.

Även med beaktande av dessa fördelar har dock riksdagen vid sin prövning av frågan icke kunnat undgå att uppmärksamma, att av totalkostnaderna för erforderliga nybyggnads- och förändringsarbeten — uppgående till omkring 7,500,000 kronor — ett belopp av över 5,300,000 kronor skulle falla på staten. Det torde icke kunna förnekas, att sistnämnda belopp framstår som högst betydande. Vid bedömandet av detta kostnadsbelopps storlek måste emellertid å andra sidan hänsyn tagas till de avsevärda direkta utgiftsminskningar, som den föreslagna omläggningen av stationsdriften skulle medföra för statens järnvägar. Av propositionen inhämtas sålunda, att, därest den föreslagna omordningen i Göteborgs bangårdsförhållanden kommer till stånd i statens järnvägars driftsbudget skulle uppkomma en årlig besparing av över 300,000 kronor, motsvarande en förräntning av omkring 6 procent av det på statens järnvägar fallande kapitalutlägget; dessa beräkningar äro grundade på 1924 års trafikciffror. Härtill komma, enligt vad för riksdagens vederbörande utskott blivit upplyst, ytterligare en del besparingar, exempelvis genom att expedieringen av genomgående personvagnar mellan västra stambanan och västkustbanan förenklas samt att kostnaderna för överföring av transiterat resgods samt il- och fraktgods mellan de båda stationerna bortfalla, allt besparingar, som visserligen icke kunnat till siffran angivas men som torde få betraktas som icke oväsentliga.

Då alltså från statens järnvägars synpunkt sett förevarande förslag måste sägas framstå som ekonomiskt godtagbart och då i övrigt icke torde böra förekomma, att staten genom ett förkastande av sagda, efter omfattande förhandlingar framkomna förslag skulle äventyra den lösning av hithörande samfärdselfrågor, som sedan länge framstått som eftersträfvansvärd, har riksdagen ansett sig böra bifalla förslaget.

Av statens förberörda andel i anläggningskostnaderna äro högst 3,100,000 kronor avsedda att bestridas ur förnyelsefonden; återstoden eller 2,275,000 kronor skulle i riksstaten upptagas såsom kapitalökningsanslag, och före-

slås i anslutning härtill, att för budgetåret 1927—1928 måtte för ändamålet anvisas ett anslag av 600,000 kronor samt att av förnyelsefonds medel måtte likaledes för nämnda budgetår få användas ett belopp av 200,000 kronor. Härutinnan har riksdagen ingen erinran att framställa.

Under åberopande av vad riksdagen sålunda anfört, får riksdagen anmäla, att riksdagen

dels godkänt vid statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 24 februari 1927 fogade överenskommelser mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad angående marköverlåtelse m. m. och angående anläggande av en ny hamnrangerbangård, mellan järnvägsstyrelsen, Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg, samt mellan järnvägsstyrelsen och Bergslagernas järnvägsaktiebolag angående övertagande av viss nämnda bolags personal i statens järnvägars tjänst;

dels medgivit, att den i § 4 av sistnämnda överenskommelse omförmälda personal, som efter övergången i statens järnvägars tjänst kvarstår såsom delägare i Bergslagernas järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening, må undantagas från tillämpningen av lagen den 4 juni 1920 angående rätt till tjänstepension för ordinarie tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk;

dels medgivit, att för ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg må av statens järnvägars förnyelsefond tagas i anspråk ett belopp av högst 3,100,000 kronor;

dels ock för samma ändamål för budgetåret 1927—1928 anvisat ett reservationsanslag av 600,000 kronor.

Beträffande sättet för beredande av täckning för ifrågavarande anslagsbelopp kommer riksdagen att framdeles under riksdagen anmäla sitt beslut.

Stockholm den 10 maj 1927.

Med undersåtlig vördnad.