

Nr 80.

Ankom till riksdagens kansli den 26 april 1927 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg.

(4:e avd.)

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

Sedermåra har Kungl. Maj:t i en till riksdagen avlåten, den 24 februari 1927 dagtecknad proposition, nr 163, under åberopande 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 marköverlåtelser 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 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;

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.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Det förslag till ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg, som innefattas i Kungl. Maj:ts förevarande proposition, är i allt väsentligt grundat på ett av särskilda delegerade den 2 juni 1926 framlagt betänkande med förslag i ämnet. Sistnämnda förslag innebär i huvudsak ett sammanförande av statens järnvägars, Bergslagernas järnvägars och Göteborg—Borås järnvägs person- samt paket- och ilgodstrafik till statens järnvägars nuvarande huvudstation och samma järnvägars fraktgodstrafik till Bergslagernas järnvägars nuvarande huvudstation. För detta ändamål skola enligt förslaget dels ovannämnda båda huvudstationer omändras och utvidgas, dels Olskrokens station i vissa avseenden omändras, dels och nya ingångslinjer till statens järnvägars huvudstation anordnas för såväl Västkustbanan och Göteborg—Borås järnväg som Bergslagernas järnvägar. Vidare innebär förslaget frigörande av västligaste delen av statens järnvägars och eventuellt även västligaste delen av Bergslagernas järnvägars nuvarande stationsområden för att därigenom möjliggöra framdragandet av en ny huvudgatutrafikled norrut från Drottningtorget. Med hänsyn till den avsevärda kostnad, som skulle följa av ett införande av Västergötlands—Göteborgs järnväg till såväl person- och godsstation — enbart för den senare anläggningen beräknad till 425,000 kronor — har ett dylikt inledande av nämnda järnväg icke upptagits i de delegerades förslag.

I huvudsak skulle nu befintliga anläggningar bibehållas och göras användbara med förhållandevis enkla förändringar. De egentliga nybyggnaderna inskränka sig till nya infartslinjer till statsbanestationen dels från Gårda för västkustbanan och Boråsbanan och dels från Olskroken för Bergslagsbanan ävensom till vissa expeditions-, magasins- och bangårdsutvidgningar vid de båda stationerna. Sistnämnda utvidgningsarbeten avse i huvudsak följande.

Beträffande statens järnvägars station vidtagas mindre utökningar av lokalutrymmet i stationshuset. Intill den nuvarande vänthallen uppföres en tvärhall, varjämte en ny expeditionsbyggnad är erforderlig för inrymmande av de expeditioner, som äro förlagda i stationshusets till rivning föreslagna västra flygel. Nya plattformsspår, avsedda för avgående tåg, utläggas. Likaledes anordnas ny gemensam ilgodsbangård med magasin och lastspårordningar. Den nuvarande ranger- och uppställningsbangården anordnas som driftbangård.

Å Bergslagernas järnvägsstation uppföres intill nuvarande godsmagasin ett nytt godsmagasin jämte expeditionsbyggnad. Nya ranger- och lastspår anordnas m. m.

Mellan statens järnvägars och Bergslagernas nuvarande stationsområden anlägges en helt ny hamnrangerbangård för statens järnvägars hamnbana.

Ostkustens station förändras med hänsyn till det ändrade läget av Bergslagsbanans ingång till personbangården, varvid jämväl förbättrade plattformsanordningar genomföras.

De sålunda föreslagna nyanläggningarna utgöra första ledet i ett centraliseringsförslag, som upprättats med tagen hänsyn jämväl till i framtiden eventuellt uppkommande behov av utvidgningar på grund av inträdande trafikstegring. De beräknade kostnaderna för den nu avsedda första utbyggnaden skulle, i enlighet med vad de delegerade i sådant hänseende föreslagit, för-

delas mellan statens järnvägar, Bergslagernas järnvägar, Göteborg—Borås järnväg och Göteborgs stad på sätt framgår av nedanstående tabell.

Anläggning	Beräknad kostnad Kr.	Statens järnvägar Kr.	Bergslagernas järnvägs aktiebolag Kr.	Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag Kr.	Göteborgs stad Kr.
<i>A. S. k. gemensamma anläggningar:</i>					
Arbeten å S. J:s huvudstation	2,065,000 —	2,065,000 —			
Ombyggnad av Olskrokens station	225,000 —	225,000 —			
Arbeten å B. J:s huvudstation	1,775,000 —	304,800 —	885,900 —	554,300 —	
Summa	4,065,000 —	2,594,800 —	885,900 —	584,300 —	
<i>B. Övriga anläggningar:</i>					
Personbangården	235,000 —	235,000 —			
Ilgodsbangården till den del kostnaden härför överstiger 100,000 kronor	390,000 —	390,000 —			
Driftbangården	240,000 —	240,000 —			
Olskrokens station	10,000 —	10,000 —			
Ny ingångslinje för Väst kust och Boråsbanorna	1,625,000 —	1,625,000 —			
Ny hamnrangerbangård	¹ 930,000 —	280,000 —	— —	— —	¹ 650,000 —
Summa för A och B	¹ 7,495,000 —	5,374,800 —	885,900 —	584,300 —	¹ 650,000 —
Stadens bidrag	— —	— —	— 375,000 —	— 250,000 —	+ 625,000 —
Summa kronor	¹ 7,495,000 —	5,374,800 —	510,900 —	334,300 —	¹ 1,275,000 —

Av den på Bergslagernas järnväg fallande andelen i kostnaderna, nämligen 885,900 kronor, är avsett, att Göteborgs stad skall bidraga med ett belopp av 375,000 kronor. Jämväl Göteborg—Borås järnväg har för bestridande av på bolaget fallande kostnader betingat sig ett bidrag av staden, uppgående till 250,000 kronor.

I ovannämnda beräkning av anläggningskostnaderna ingå icke kostnader för erforderliga markförvärv och ej heller för de omläggningar av stadens ledningar av olika slag och anläggningar av nya ledningar, som erfordras på grund av centraliseringsförslagets genomförande. Dessa kostnader hava förutsatts skola bestridas av staden, som jämväl synts böra bekosta av förslaget föranledda gatu- och järnvägsarbeten. De kostnader, staden i enlighet härmed skulle få vidkännas för tillhandahållande av för ifrågavarande ändamål erforderlig mark m. m., beräknas komma att uppgå till minst 2,863,525 kronor.

I förslaget ingår, såsom nu antytts, att Göteborgs stad skall till statens järnvägar med full äganderätt överlämna all sådan i stadens eller enskild ägo varande mark, som erfordras för genomförande av den första utbyggnaden av

¹ Detta belopp torde på grund av redan verkställda fyllnader å platsen för den nya rangerbangården möjligen komma att minskas med 180,000 kr.

statsbanestationen och ingångslinjerna dit som ock för framtida utvidgningar och förändringar, tillhopa 250,000 kvm. med ett sammanlagt värde av omkring 4,450,000 kronor. Statens järnvägar skola till staden överlåta sådan statens järnvägar tillhörig mark, som efter förslaget genomförande blir frigjord från järnvägsanläggningar, utgörande omkring 100,000 kvm., med ett sammanlagt värde av 3,172,000 kronor, enligt fastighetsdirektörens i Göteborg värdering, och av 3,613,000 kronor, enligt järnvägsstyrelsens uppskattning.

På grundval av ovan omhandlade förslag till ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg, varom enighet vunnits inom de delegerade, hava vissa överenskommelser träffats mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad samt mellan järnvägsstyrelsen och de av förslaget berörda enskilda järnvägarna, dock beträffande vissa av dessa avtal under villkor bl. a. av Kungl. Maj:ts godkännande före den 1 juli 1927. Av ifrågavarande överenskommelser hava avtalen med Göteborgs stad angående markupplåtelse m. m. och angående anläggandet av en ny hamnrangerbangård, avtalet med Bergslagernas och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg ävensom den senast upprättade överenskommelsen med Bergslagernas järnvägar angående övertagande i samband med centraliseringsförslaget genomförande av viss Bergslagernas järnvägar tillhörig personal av Kungl. Maj:ts ansetts böra underställas riksdagens prövning. Beträffande det närmare innehållet i nämnda avtal får utskottet hänvisa till de vid propositionen fogade bilagorna.

Beträffande tiden för det föreliggande centraliseringsförslaget genomförande må nämnas, att avsikten är, att arbetena därmed skola påbörjas snarast möjligt efter det de föreslagna överenskommelserna i ämnet blivit slutligt bindande samt så bedrivs, att anläggningarna äro färdiga att tagas i bruk för den gemensamma trafiken senast tre och ett halft år efter sagda tidpunkt.

Vidkommande de fördelar, som skulle följa för statens järnvägars del av ett genomförande av de delegerades förslag, har departementschefen yttrat bl. a. följande:

»Främst är därvid att beakta, att all persontrafik samlas till en station och till en för den största delen av allmänheten centralt belägen plats i staden med goda gatu- och spårvägsförbindelser. För ett stort antal genomresande bortfaller olägenheten av att vid ombyte av tåg nödgas färdas genom staden till en annan station med därav ofta uppkommande transportkostnader. För godstrafikanterna innebär en gemensam godsstation besparingar i tid och kostnader. För Göteborgs stad medför förslaget realiserande betydande fördelar. Staden vinner därigenom en god lösning av centralstationsfrågan, som så länge stått på dagordningen, och en mängd stadsplane- och markfrågor, som på grund av sitt sammanhang med bangårdsfrågan måst hållas svävande, kunna nu avgöras. Vidare medger planen möjlighet till utläggande av den av staden önskade parallellgatan till Nils Ericsonsgatan, och slutligen erhålles en genomgripande förbättring av vagnomsättningen å statens järnvägars hamnbana och en nedsättning i hamnspårsavgifterna. För de av förslaget berörda enskilda järnvägarna torde ej oväsentlig fördel uppstå därigenom, att de erhålla sin persontrafik förlagd till en betydligt centralare plats än för närvarande, en omständighet, som med hänsyn särskilt till konkurrensen med auto-

mobiltrafiken ej bör underskattas. Genom centraliseringen kunna helt säkert också förbättringar beträffande anslutningen mellan de olika banornas tåg vinnas. För statens järnvägar slutligen medför ifrågavarande centralisering förutom driftkostnadsbesparingar alla de trafiktekniska fördelar, som följa av att samtliga Göteborg berörande statsbanelinjer indragas till gemensamma bangårdsanläggningar. Bland andra är därvid att beakta den fördel, som ligger i bortfallandet av de nuvarande tidsödande och besvärliga växlingsrörelserna i Göteborg vid överförandet till Västkustbanan av genomgående vagnar från Västra stambanan.

Förutom alla nu nämnda fördelar, vilka väl till större eller mindre del skulle hava ernåtts jämväl vid ett genomförande av de tidigare framlagda centraliseringsförslagen, tillkommer beträffande förevarande förslag ytterligare en omständighet, som talar för dess förverkligande. I förslaget, där utgångspunkten i första hand varit det nuvarande trafikbehovet, har man i väsentligt större utsträckning än tidigare sökt bibehålla befintliga bangårdsanläggningar och utnyttja dem med jämförelsevis enkla förändringar. Sålunda är i motsats mot vad i tidigare förslag förutsatts statens järnvägars nuvarande stationsbyggnad i huvudsak avsedd att komma till användning för den centraliserade persontrafiken. De verkliga nyanläggningarna utgöras huvudsakligen av de nya ingångslinjerna till statens järnvägars station för Västkust- och Boråsbanorna samt för Bergslagsbanan ävensom en del utvidgningar och nybyggnader av vissa expeditions- och magasinlokaler samt av spår- och plattformsanordningar å bangårdarna. Samtidigt har planen för centraliseringen uppgjorts så, att för tillgodoseende av en framtida trafikökning bangårdsanläggningarna kunna efter hand utvidgas utan större omflyttningar. På grund härav beräknas den nu föreslagna centraliseringen i dess för nuvarande trafik avsedda första skede kunna genomföras en kostnad, väsentligt understigande vad ett realiserande av de tidigare centraliseringsförslagen med nuvarande arbets- och materialpriser skulle hava medfört. Det läser därför kunna med fog sägas, att av alla hittills upprättade förslag det nu föreliggande innebär den ur ekonomisk synpunkt mest tillfredsställande lösningen av Göteborgs bangårdsfråga.

Enligt förslaget skulle de till 7,495,000 kronor beräknade kostnaderna för de i förslaget avsedda nybyggnads- och förändringsarbetena fördelas så, att ett belopp av 5,374,800 kronor skulle bestridas av statens järnvägar. Med hänsyn till det högst betydande kapitalutlägg, som statens järnvägar således skulle få vidkännas för förslagets genomförande, har det ifrågasatts, att statens järnvägar i likhet med de enskilda järnvägarna av Göteborgs stad skulle kunna erhålla ett kontant bidrag till sin andel av anläggningskostnaderna. Emellertid är att märka, att enligt de upprättade avtalen med staden statens järnvägar skulle erhålla markområden — staden nu tillhöriga eller ock avsedda att av staden förvärfvas för ändamålet — vilka äro av avsevärt större omfång och värde än den mark, som statens järnvägar såsom efter centraliseringens genomförande för järnvägsändamål obehörlig skulle överlåta till staden, och detta oavsett om järnvägsstyrelsens eller stadens värdering av sistnämnda mark lägges till grund för jämförelsen.

Det torde vid denna frågas bedömande slutligen böra beaktas, att av de utav centraliseringen berörda järnvägsföretagen statens järnvägar vinna de största fördelarna i trafikhänseende av förslagets genomförande och att dessa fördelar komma att framträda i högre grad ju mera trafiken ökas. Med trafikens tillväxt torde jämväl kunna påräknas en ökning av de driftkostnadsbesparingar, som med centraliseringen beräknas uppkomma för statens järnvägar och som redan nu torde utgöra en tillfredsställande förräntning av de medel, som skulle nedläggas i bangårdsanläggningarna. Det må ej heller förbises, att

föreliggande förslag utgör resultatet av långvariga förhandlingar och att det samma i olikhet med tidigare förslag lyckats ena de stridiga intressena i såväl tekniskt som ekonomiskt hänseende.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden och till vad i övrigt i denna fråga förevarit har jag kommit till den uppfattningen, att ifrågavarande förslag innebär en ur statens synpunkt godtagbar lösning av bangårdsfrågan i Göteborg, och anser jag mig därför kunna förorda förslaget genomförande.»

Utskottets
yttrande.

Såsom av den 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 västkustbanans tidigare ägare, Göteborgs—Hallands järnvägsaktiebolag, avslutad, ännu bestående överenskommelse. För denna anslutning har statens järnvägar att i förvaltnings- och underhållskostnader årligen erlagga 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 sammanföres till statens järnvägars nuvarande huvudstation, vilken har en för en dylik central personstation mycket gynnsam belägenhet vid Drottningtorget. Bergslagernas järnvägars huvudstation är därvid avsedd att omvandlas till en gemensam godsstation för nämnda banors fraktgodstrafik. Väst-

götabanan, 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, får utskottet hänvisa till den av departementschefen lämnade redogörelsen. För egen del vill utskottet endast framhålla, hurusom vid förslagets utarbetande synbarligen eftersträvats att i möjligaste mån bibehålla de nuvarande stationsanläggningarna; genom detsammes 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 omdanningsförslag 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 utskottet 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 kostnadsbeloppets 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, skulle i statens järnvägars driftsbudget uppkomma en årlig besparing av över 300,000 kronor, motsvarande en förräntning av omkring 6 % av det på statens järnvägar fallande kapitalutlägget; dessa beräkningar äro grundade på 1924 års trafikciffror. Härtill komma, enligt vad för utskottet 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 samfärdsfrågor, som sedan länge framstått som eftersträvansvärd, får utskottet tillstyrka 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 föreslås 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 utskottet ingen erinran att framställa.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört hemställer utskottet, att riksdagen må

a) godkänna vid statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 24 februari 1927 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;

b) medgiva, 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;

c) 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

d) för samma ändamål för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor.

Beträffande sättet för beredande av täckning för ifrågavarande anslagsbelopp kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande.

Stockholm den 26 april 1927.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 78.
