

Nr 174.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående en mellanriksbana över gränsen i Bohuslän.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Mattsson m. fl.* (I: 36) och den andra inom andra kammaren av herr *Mårtensson* i Uddevalla *m. fl.* (II: 36), har hemställts, 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.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen I: 36.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, *järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* avgivit yttranden. En sammanställning över dessa fogas härvid (*Bilaga*).

Utskottet. Såsom i motionerna framhållits har förevarande spørsmål sedan lång tid tillbaka vid upprepade tillfällen varit föremål för övervägande, senast i samband med det av 1921 års svensk-norska mellanriksbanekommission bedrivna utredningsarbetet. I sitt på grundval härav avgivna betänkande (SOU 1923: 73) förordade sålunda mellanriksbanekommissionen enhälligt, att en mellanriksbana över gränsen i Norra Bohuslän borde anläggas. Enighet kunde däremot icke nås beträffande banans sträckning. Av denna anledning fick frågan då förfalla.

De förhållanden på vilka mellanriksbanekommissionen grundade sina uttalanden ha, såsom järnvägsstyrelsen i sitt remissyttrande påpekat, numera i väsentliga delar förändrats. I detta sammanhang må icke minst erinras om att inlemmandet av Bergslagens järnvägar och Dalslands järnväg i statsbanenätet bland annat haft till följd, att tidigare ordning med på den svenska järnvägssträckan utgående övergångsavgifter i godstrafik ävensom bruten avgiftsberäkning i persontrafik upphört, vilket för trafikanternas vidkommande inneburit vissa ekonomiska lättnader. I nyssnämnda remissyttrande har därjämte upplysts, att statens järnvägar numera bedriva en omfattande omnibustrafik inom de olika delar av Bohuslän, som skulle kom-

ma att beröras av den föreslagna järnvägslinjen. Svinesundsbrons tillkomst har vidare medfört en avsevärd förbättring av kommunikationerna mellan Sverige och Norge. Beträffande nu föreliggande spörsmål synes jämväl, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, hänsyn böra tagas till den betydelse som bilismen under senare tid fått för de mera lokala transporterna.

Av ovan anförda skäl finner sig utskottet i nuvarande läge icke berett att tillstyrka, att den av motionärerna åsyftade utredningen angående en mellanriksbana över gränsen i Bohuslän nu kommer till stånd. Såvitt utskottet kunnat finna, torde dock de av mellanriksbanekommissionen på sin tid gjorda uttalandena alltjämt i vissa avseenden vara förtjänta av det största beaktande. Ostridigt lärer sålunda vara, att en direktförbindelse mellan Sverige och Norge över norra Bohuslän skulle såväl för den resande allmänheten som beträffande godsbefordran innebära icke oväsentliga fördelar i inbesparad tid och reducerade kostnader, helt oavsett den omständigheten att färdhastigheten på järnvägarna nu är högre än tidigare. Det synes därför icke uteslutet, att en utbyggnad av Bohusbanan över norska gränsen skulle komma att stimulera den genomgående trafiken från och till Norge. Ej heller får bortses från frågans betydelse för befolkningen och näringslivet i norra Bohuslän, som nu i kommunikationsavseende intager en relativt isolerad ställning. Med hänsyn härtill bör enligt utskottets mening förevarande spörsmål ägnas fortlöpande uppmärksamhet av såväl Kungl. Maj:t som järnvägsstyrelsen. Utskottet förutsätter jämväl att Kungl. Maj:t, därest ett sådant läge inträffar som påkallar särskilda åtgärder från statsmakternas sida, för riksdagen framlägger de förslag, till vilka de ändrade förhållandena må föranleda. Innan ett dylikt initiativ tages, bör uppenbarligen ha utrönts, huruvida Norge fortfarande är villigt att medverka till en mellanriksbana över norra Bohuslän. Ävenledes bör, för den händelse spörsmålet på angivet sätt ånyo aktualiseras, frågan om den lämpligaste sträckningen av den föreslagna järnvägsförbindelsen dessförinnan ha klarlagts.

Under återopande av det nu anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 36 och II: 36, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet sålunda anfört.

Stockholm den 17 maj 1949.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 173.

Reservation

av herr *Hesselbom*.

Bilaga.

Sammanställning

över yttranden i anledning av motionerna I: 36 och II: 36 angående en mellanriksbana över gränsen i Bohuslän.

Järnvägsstyrelsen.

Såsom motionärerna framhållit undersöktes ifrågavarande järnvägsprojekt senast genom den år 1921 tillsatta svensk-norska mellanriksbanekommisionen, vilken i december 1923 framlade betänkande och förslag i ämnet (SOU 1923: 73). Betänkandet utmynnade i en enhällig hemställan, »att svenska och norska regeringarna måtte träda i förhandlingar för att träffa avtal om anläggande av en mellanriksbana över gränsen i norra Bohuslän att införlivas i de båda ländernas statsbanenät». I fråga om valet av sträckning kunde enighet emellertid icke uppnås; majoriteten, bestående av samtliga fem norska ledamöter och en svensk, förordade linjen Bullaren-Prestebakke, medan övriga fyra svenska ledamöter reserverade sig till förmån för en mellanriksbana över Svinesund.

Kommissionens förslag har såvitt järnvägsstyrelsen har sig bekant hittills icke föranlett någon annan åtgärd än sedvanlig remissbehandling.

Sedan kommissionen fullbordat utredningen om mellanriksbanans anläggande, de olika linjealternativens olika företräden samt företagets konsekvenser av ekonomisk, trafikpolitisk och annan art sammanfattade kommissionen i ett slutkapitel alla de omständigheter och synpunkter, som kunde ha betydelse då det gällde att taga ställning till spørgsmålet, huruvida anläggandet av en mellanriksbana över Bohusgränsen borde tillstyrkas och i så fall vilket av de undersökta linjealternativen — Bullarenlinjen eller Svinesundslinjen — som borde förordas.

Såsom bärande skäl för en sådan anläggning angavs därvid följande.

1. Beträffande genomgångstrafiken till och från Norge

a) betydande tidsvinst, innebärande att Oslo och andra viktiga orter i Norge flyttas närmare utlandet;

b) väsentlig reduktion av de reguljära biljettpriserna och fraktsatserna samt, i och med minskat beroende av samtrafikförhållandena, ökade förutsättningar för att särskilda tariffreduktioner skola kunna beviljas;

c) förutsättningar — tack vare nämnda fördelar — att den norska trafiken på och över Sverige skall kunna ökas;

d) ordnande av trafiken, tåglägenheter, taxor m. m. enbart genom de tvenne statsbaneförvaltningarna.

2. Förbättrat kommunikationsläge för Bohuslän och möjlighet till ett utvecklade ekonomiskt utbyte mellan angränsande svenska och norska landsdelar.

3. Lösning av det lokala järnvägsproblemet för vissa områden, nämligen antingen övre delen av Vette härad eller Bullarens härad.

4. Ett förbättrat ekonomiskt utbyte för svenska statsbanorna.

De förhållanden, som lågo till grund för kommissionens sålunda sammanfattade positiva inställning till frågan, ha numera undergått förändringar i många hänseenden. Som exempel härpå kan nämnas, att den av

kommissionen (punkt 1 a) nämnda betydande tidsvinsten redan uppnåtts och överträffats tack vare därefter verkställda elektrifieringar och förstärkningar av berörda banlinjer. Restiden Oslo—Trelleborg och vice versa beräknades sålunda den kortaste vägen via Svinesund till 12 tim. 53 min. respektive 12 tim. 45 min., medan den enligt nuvarande tidtabell och över nuvarande väg utgör 12 tim. 22 min. respektive 12 tim. 5 min. Den i instundande sommartidtabell nyinlagda expresstågförbindelsen Malmö—Oslo kommer att nedbringa restiden ytterligare — exempelvis mellan nämnda städer till 8½ tim. eller med i runt tal 3 timmar i jämförelse med nuvarande snabbaste tåglägenhet. Den ytterligare tidsvinst, som kan vara att påräkna genom anläggande av en ny mellanriksbana, hänför sig huvudsakligen till den geografiska vägförkortningen, vilken såsom i motionerna nämnts utgör omkring 3 mil — eller närmare bestämt 28 km över Svinesund — och ej torde medföra större tidsbesparing än 20 à 30 minuter (mot i motionerna angivna ungefär en timme).

Ej heller de i punkten 1 b anförda — av motionärerna likaledes åberopade — argumenten torde numera kunna tillmätas samma betydelse som tidigare. En väsentlig del av den av kommissionen till omkring 1 milj. kronor årligen beräknade vinsten för trafikanterna hänförde sig nämligen till det förhållandet, att en ny mellanriksbana skulle eliminera två svenska privatbanor. I och med att dessa förvärvats av svenska staten och fr. o. m. den 1 juli 1948 helt inlemmats i statens järnvägar ha de på den svenska järnvägssträckan tidigare utgående övergångsavgifterna i godstrafik även som den brutna avgiftsberäkningen i persontrafik emellertid bortfallit. Trafikanterna ha med andra ord redan kommit i åtnjutande av en del av nyssnämnda vinst. Vad som här efter ytterligare kan vara att vinna i avgiftshänseende är endast verkningarna av själva vägförkortningen, vilken — relativt sett — icke kan betyda så mycket, enär tariffvägen Göteborg—Oslo som redan nämnts endast skulle bli 28 km kortare över Svinesund än den nu är över Mellerud och Korsjö. Nyssnämnda förstärkande av Bergslagens järnvägar och Dalslands järnväg bar även medfört större handlingsfrihet i vad gäller beviljandet av särskilda fraktnedsättningar.

Av samma anledning ha de i punkterna 1 c och d angivna skälen likaledes helt eller delvis bortfallit numera.

Vad därefter angår de av kommissionen under punkterna 2 och 3 sammanfattade skälen är att beakta, att statens järnvägar numera bedriver en omfattande omnibustrafik såväl i norra delen av Vette härad med Strömstad som centrum som i Bullarens härad med anslutning till Hällevadsholm och Dingle. Svinesundsbronns tillkomst har vidare möjliggjort och medfört ett avsevärt förbättrat kommunikationsutbyte mellan Sverige och Norge, bl. a. i vad gäller bussförbindelserna mellan Strömstad och Halden. Slutligen må erinras om den förbättring i Bohusbanans standard och utrustning, som sedan år 1923 åstadkommit och ytterligare är att motse i och med den upp till Uddevalla redan fullbordade och om något år även för den återstående delen Uddevalla—Strömstad slutförda elektrifieringen. Med hänsyn till ovan angivna kommunikationsförbättringar kan en mellanriksbana enligt järnvägsstyrelsens mening nu icke heller ur provinsiella och mera lokala synpunkter tillmätas samma stora betydelse som vid tidpunkten för mellanriksbanekommissionens överväganden.

Det av kommissionen i punkten 4 angivna argumentet, att en mellanriksbana kunde förväntas åstadkomma ett förbättrat ekonomiskt utbyte för svenska statsbanorna, torde likaledes böra bedömas väsentligt annorlunda än vad kommissionen under då rådande förhållanden hade anledning att göra, sedan Bergslagsbanan och Dalslands järnväg förstärkats.

Sammanfattningsvis torde alltså kunna konstateras, att de av mellanriksbanekommissionen på sin tid för anläggandet av en mellanriksbana åberopade skälen numera antingen helt eller eljest till en väsentlig del bortfallit på grund av därefter inträdda ändrade förhållanden.

De skäl som enligt kommissionens mening ansågos tala *mot* en sådan anläggning — nämligen dels olägenheterna av en rätt betydande kapitaluppföring i en kapitalfattig tid och dels det sannolikt försämrade ekonomiska driftresultatet för järnvägarna tillsammans — kvarstå däremot oförminskade. Till dessa negativa skäl torde nu ytterligare böra läggas dels att de delar av den nuvarande järnvägsförbindelsen mellan Norge samt Sverige och kontinenten, som vid tidpunkten för mellanriksbanekommissionens utredningar voro i enskild ägo, sedan dess förvärvats av svenska staten, dels att såväl dessa delar som den norska delen av berörda järnvägsförbindelse även blivit elektrifierade, och att den nuvarande mellanriksbaneförbindelsen på grund härav numera besitter långt bättre förutsättningar än tidigare att ombesörja trafiken mellan Norge och kontinenten via Sverige. Under sådana förhållanden synas de särskilt från svensk sida redan inom mellanriksbanekommissionen yppade betänkligheterna mot att överflytta genomgångstrafiken till en ny mellanriksbaneförbindelse böra tillmätas ökad vikt, när en sådan åtgärd skulle nödvändiggöra en ännu mera genomgripande nedrustning av bandelarna Göteborg—Mellerud—Kornsjö ävensom anslutande järnvägssträcka på norska sidan och innebära en ännu mera betydande uppföring av i dessa bandelar nedlagt kapital än som av kommissionen bedömdes bliva fallet.

I sitt den 25 november 1925 avgivna utlåtande över mellanriksbanekommissionens betänkande framhöll järnvägsstyrelsen bl. a. att den ifrågasatta mellanriksbaneförbindelsen i helt övervägande grad måste anses vara ett norskt intresse, och att de svenska statsmakterna därför åtminstone för det dåvarande torde sakna anledning taga initiativ till planens förverkligande. Detta initiativ borde allt fortfarande stanna i Norge. De svenska statsmakterna syntes dock böra påtaga sig sin andel i planens genomförande, om och när Norge för sin del eventuellt framförde önskan därom. För det fall att från norskt håll skulle begäras vidare förhandlingar i frågan borde emellertid, framhöll styrelsen vidare, såsom en oeftergivlig förutsättning uppställas förbehållet, att förhandlingarna skulle gälla Svinesundsalternativet, vilket ensamt av föreliggande alternativ på ett rationellt sätt tillgodosåge de viktigaste av de trafikspörsmål, som den nya mellanriksbanan vore avsedd att lösa, samtidigt som detsamma för Sveriges vidkommande vore avgjort överlägset övriga alternativ i järnvägsekonomiskt hänseende.

På grund av de förändringar i kommunikationsförhållandena och därmed i bedömningsläget, som enligt vad som framgår av den ovan lämnade redogörelsen sedan dess inträtt, framstår det för närvarande än mera uppenbart än tidigare, att en dylik mellanriksbaneförbindelse i första hand är en norsk angelägenhet, och att, därest de på 1920-talet dryftade planerna anses böra förverkligas, ett nytt initiativ i frågan alltså bör komma från Norge. Det torde emellertid böra nämnas, att en av norska stortinget år 1923 godkänd plan för järnvägsbyggandets fortsättande i Norge icke upptog ifrågavarande projekt, och att icke heller i en av norska samferdselsdepartementet år 1948 — i melding nr 67 — för stortinget framlagd redogörelse »om föreliggande krav om anlägg av jernbaner» finnes någonting nämnt om en mellanriksbana över gränsen i Bohuslän, trots att denna redogörelse omfattar järnvägsprojekt till ett sammanlagt belopp av över 5 miljarder norska kronor.

Att döma härav synes i varje fall ännu något nämnvärt intresse från norsk sida icke föreligga för planens förverkligande.

Med hänsyn till anförda omständigheter anser järnvägsstyrelsen, att den svenska regeringen saknar anledning att för närvarande hänvända sig till vederbörande norska myndigheter i och för förnyad undersökning av frågan om anläggande av en mellanriksbana över gränsen i Bohuslän, och får därför hemställa, att utskottet måtte avstyrka motionerna I: 36 och II: 36.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Av motionerna framgår, att den år 1921 tillsatta svensk-norska mellanriksbanekommissionen i sitt år 1923 avgivna betänkande framhöll, att Bohusläns kommunikationer voro ofullkomliga bland annat därigenom, att järnvägsförbindelse blott fanns i den ena riktningen och att sjökommunikationerna ej kunde nå det inre av landskapet. Kommissionen anförde vidare:

Vid nuvarande förhållanden har Bohuslän obetingat ett avsides 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 kunde ordnas, och för Bohusläns del skulle det med säkerhet medföra ett ekonomiskt uppsving.

Motionärerna framhålla, att berörda uttalande på ett förträffligt sätt belyser läget och i stort sett äger sin giltighet än i dag.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill i anledning härav framhålla, att kommissionen icke hade möjlighet att förutse den utveckling bilismen undergått sedan 1923. Sålunda måste, särskilt med hänsyn till den betydelse bilismen fått för de mera lokala transporterna, ett annat utgångsläge numera anses föreligga för bedömande av behovet av en förlängning av mellanriksbanan över gränsen i Bohuslän.

Under senaste årtiondena hava stora belopp investerats i vägbyggnader i norra Bohuslän. Sålunda har numera bland annat rikshuvudväg 2 Trelleborg—Göteborg—Svinesund anslutits till norska vägnätet genom broförbindelsen vid Svinesund.

Därest en utredning rörande mellanriksbanan anses i nuvarande statsfinansiella läge böra komma till stånd, bör därför enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening vid en sådan utredning även beaktas möjligheterna att genom landsvägstransporter tillgodose det föreliggande kommunikationsbehovet.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.

Såsom i motionerna framhålles ha, särskilt genom stenindustriens tillbakagång, de ekonomiska förhållandena i norra Bohuslän under en lång tid varit stadda i tillbakagång. En betydande folkminskning har i samband härmed ägt rum. De åtgärder, som vidtagits för att hejda tillbakagången, hava väl icke varit resultatlösa men hava dock icke i tillräcklig omfattning kunnat förbättra läget. Att de dåliga kommunikationsförhållandena och icke minst den omständigheten, att Bohusbanan saknar anknytning till det norska järnvägsnätet, medverkat till att försvåra länsdelens utveckling, finner länsstyrelsen antagligt, och länsstyrelsen är för sin del övertygad om att en utbyggnad av Bohusbanan till mellanriksbana skulle bliva länet till betydande nytta. Länsstyrelsen vill därför livligt tillstyrka, att en sådan utredning, som i motionerna åsyftas, får komma till stånd.