

Nr 149

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till undersökningar m. m. till främjande av varutrafiken över Trondheimsområdet; given Stockholms slott den 11 mars 1955.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

John Ericsson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas en redogörelse för resultaten av svensk-norska förhandlingar rörande åtgärder, som kan vara ägnade att främja en ökning av trafiken mellan Trondheimsområdet och Sverige. I propositionen förordas, att påbörjade förberedelser för uppförande av en oljehamn med bergcisternanläggning vid Trondheimsfjorden snarast slutföres samt att medel för detta ändamål, tillhoppa 440 000 kronor, anvisas, därav 140 000 kronor å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1954/55 och 300 000 kronor å riksstaten för nästa budgetår.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 11 mars 1955.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ericsson, fråga angående *åtgärder till främjande av varutrafiken till och från Sverige över Trondheimsområdet* och anför därvid följande.

Förberedande utredning

Som ett led i arbetet med planläggningen av rikets ekonomiska försvarsberedskap upptogs år 1953 inom handelsdepartementet frågan om importen till Sverige över norska västkusthamnar. I en den 14 november 1953 dagtecknad promemoria, vilken utarbetats av ordföranden och chefen för statens handels- och industrikommission, generaldirektören N. A. E. Malmfors, och direktören för utrikeshandelsärenden i kommissionen, e. o. byråchefen E. O. H. Grafström, anfördes om ifrågavarande spörsmål bl. a. följande.

Frågan om förbättrade förbindelser över Norge västerut borde bedömas främst ur beredskapssynpunkt. Då åtgärder av beredskapskaraktär skulle övervägas, måste emellertid detta ske mot bakgrunden av den sannolika eller eftersträlvade utvecklingen under fredsförhållanden. Förbättrade förbindelser och livligare trafik under fredstid skulle i och för sig underlätta genomförandet av åtgärder för att höja beredskapen. Diskussionerna rörande en ökad transittrafik under fredstid via Norge till Sverige hade helt koncentrerats till Trondheimsområdet. Transportlederna från detta område in till Sverige utgjordes av dels järnvägen över Storlien och dels vissa mellanriksvägar.

Beträffande järnvägen över Storlien ansågs några speciella åtgärder för en kapacitetsökning tills vidare icke erforderliga. Däremot ansågs de gällande järnvägsfrakterna utgöra ett avgörande hinder mot en ökning av transittrafiken. Anledningen till de jämförelsevis höga fraktkostnaderna var dels att någon genomgående fraktberäkning icke tillämpades och dels att de norska järnvägsfrakterna allmänt låg högre än de svenska. Om förutsätt-

ningar i övrigt kunde skapas för en ökad trafik över gränsen syntes det rimligt att taxesättningen anpassades så, att transportförbindelsen mellan Trondheim å ena sidan samt Jämtland och mellersta Norrland å andra sidan icke behöfve ställa sig dyrare än i fråga om avståndet jämförbara transportförbindelser inom Sverige.

Angående landsvägsförbindelserna erinrades om att ingen av mellanriksvägarna norr om Härjedalsvägen hölls öppen för trafik året runt eller utan förstärkningar lämpade sig för en regelbunden tyngre trafik. Gränsbygdsbefolkningens naturliga krav på goda förbindelser med de norska bebyggelsecentra, bilismens genombrott efter kriget och turismens ökade betydelse för de berörda landsdelarna gjorde det önskvärt, att åtminstone en vägförbindelse, som hölls öppen hela året, kunde ordnas i Västerbottensområdet och i Jämtlandsområdet. Beträffande Jämtlandsområdet syntes ett fullföljande av projektet om en vägförbindelse över Storlien till Norge få den största betydelse för mellanriksförbindelserna på längre sikt. Även ur beredskapssynpunkt tedde sig en anknytning över Storlien till det norska landsvägsnätet ned till Trondheim såsom det bästa alternativet.

Vad gällde import av speciella varor via Trondheimsfjorden fästes uppmärksamheten särskilt på importen av olja. Därvid framhölls att, med den utveckling oljekonsumtionen i Sverige tagit efter kriget, lagerutrymmena för flytande bränslen och drivmedel i östra Sverige var för små för att kunna säkra försörjningen med dessa förnödenheter under en svår vinter med isspärr i sunden. Erfarenheten hade också visat, att påfrestningarna på Göteborgs hamn i sådana fall kunde bli så stora, att en avlastning var önskvärd. Under dylika förhållanden skulle en oljetillförsel via Trondheimsfjorden kunna lämna ett visst bidrag till den svenska försörjningen. Under avspärrning utgjorde oljeförsörjningen ett av de svårare beredskapsproblemen. Åtgärder för att under olika avspärrningsalternativ underlätta möjligheterna för en kontinuerlig tillförsel av oljor måste därför få en framträdande plats i beredskapsplaneringen. Som ett led häri skulle tillkomsten av tillförselmöjligheter via Storlien kunna få betydelse, vilket dock förutsatte särskilda anordningar. I första hand borde mottagningsanordningar i form av hamn och oljecisterner utbyggas vid Trondheimsfjorden. Därest man ville möjliggöra transport av stora kvantiteter olja under avspärrning och jämväl tänka sig transporter av andra varor över de befintliga transportlederna, borde även övervägas att lägga en oljeledning från mottagningshamnen över till svensk sida. Lämpligheten härav syntes dock böra bli föremål för ytterligare studier, baserade på de svenska försörjningsförhållandena i stort, såväl under fred som under avspärrning.

Promemorian avslutades med en rekommendation att uppföra mottagningsanordningar för olja i Trondheimsfjorden, att förstärka de svenska och norska vägförbindelserna samt att justera järnvägstaxorna för transittrafiken över Storlien. Därjämte förordades, att frågan om anläggande av en oljeledning måtte bli föremål för ytterligare studier. Kostnaderna för de föreslagna åtgärderna beräknades till i runt tal 34 milj. kronor.

Norsk-svenska förhandlingar

Sedan vid underhandskontakt med norska vederbörande konstaterats, att från norsk sida förelåg intresse för att upptaga förhandlingar i ämnet, utverkade jag den 19 mars 1954 Kungl. Maj:ts bemyndigande att bl. a. utse två ombud för Sverige att förhandla med ombud för norska regeringen rörande åtgärder för ökning av kapaciteten vid den varutrafik, som över norska västkusthamnar går till och från Sverige, samt rörande därmed sammanhängande spörsmål. Med stöd av bemyndigandet utsågs samma dag generaldirektören N. A. E. Malmfors och biträdande kabinettssekreteraren L. A. L. Belfrage såsom ombud för Sverige. Såsom experter åt ombuden har sedermera tillkallats bl. a. cheferna för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens järnvägar och riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap.

De svenska ombuden har i skrivelse den 9 mars 1955 redogjort för sina förhandlingar med ombud för norska regeringen. Till skrivelsen har fogats en av de svenska och norska ombuden gemensamt upprättad rapport, i vilken de hittillsvarande resultaten av överläggningarna sammanfattas. Rapporten torde såsom bilaga få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende.

Av skrivelsen framgår, att de svenska ombuden vid förhandlingsarbetet stått i fortlöpande kontakt med berörda svenska fackmyndigheter. I anslutning till ombudens överläggningar med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har detta ämbetsverk tillsammans med de norska vägmyndigheterna utarbetat detaljerade förslag rörande landsvägsförbindelserna mellan Östersund och Trondheim. På ombudens inrådan har förhandlingar upptagits mellan de två ländernas järnvägsmyndigheter angående justering av järnvägstaxorna för transitgods som från eller till hamn i Trondheimsfjorden sändes till respektive kommer från mellersta Norrland. Efter överenskommelse mellan de båda ländernas delegationer har riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap i samarbete med olika myndigheter på norsk sida verkställt undersökningar rörande lämplig plats för mottagningsanordningar för olja i Trondheimsfjorden.

Resultatet av de hittills förda förhandlingarna är, såvitt framgår av den förut nämnda rapporten, i huvudsak följande.

De norska och svenska ombuden har enats om att föreslå respektive regeringar att en mellanriksväg av god standard utbygges på sträckan Enafors—Storlien—riksgränsen—Turifoss—Stjördal för en beräknad kostnad av 27,6 milj. norska kronor. Kostnaden förutsättes skola fördelas så, att 18,9 milj. norska kronor bestrides från svensk sida och återstoden eller 8,7 milj. norska kronor av Norge.

Det har konstaterats, att järnvägen mellan Trondheim och Storlien f. n. har en fullt tillfredsställande kapacitet och att kapaciteten vid behov kan ökas icke oväsentligt för en jämförelsevis ringa kostnad.

Järnvägstaxornas nuvarande uppbyggnad har befunnits medföra höga kostnader för transittrafiken över Storlien och därigenom lägga hinder i vägen

för ifrågavarande trafik. Delegationerna anser önskvärt, att sådana varaktiga förändringar i respektive länders järnvägstaxor kommer till stånd, att den olägenhet ur taxeberäknings synpunkt, som riksgränsen medför, undanröjes såvitt är praktiskt möjligt. Man räknar med att järnvägsstyrelserna i de båda länderna inom kort kommer att nå enighet om dylika taxeändringar.

De svenska ombuden har framfört önskemål om att i det inre av Trondheimsfjorden skulle få anläggas en oljehamn med cisternutrymmen i berg och en mindre godskaj i anslutning därtill. Den norska delegationen har förklarat sig icke ha någon erinran mot detta önskemål. Enligt delegationernas uppfattning bör anläggningen uppföras, ägas och disponeras av ett i Sverige bildat bolag, vilket eventuellt samarbetar med ett norskt bolag. De norska ombuden har förklarat sig vilja rekommendera sin regering att meddela sådana koncessioner eller tillstånd, som kan erfordras i samband med en dylik anordning.

Beträffande förläggningen av oljehamnen och därtill hörande anläggningar har preliminära utredningar verkställt. Den norska delegationen har förklarat, att det ur norsk synpunkt icke föreligger någon erinran mot att någon av de platser, som närmast är aktuella, tas i anspråk för ändamålet.

Till frågan om en oljeledning har den svenska delegationen förklarat sig vilja återkomma.

De norska ombuden har förklarat sig beredda att rekommendera norska regeringen att lämna garantier för att oljeanläggningarna och transportlederna även under kritiska tider skall få utnyttjas för transitering till Sverige.

Från norsk sida har uppmärksamheten riktats på att en betydande transport av sill och fisk tidigare försiggått över Storlien samt framhållits önskvärdheten av att förutsättningar skapas för ett återupptagande av denna trafik.

Förslag av de svenska ombuden

Efter därom gjord framställning erhöi de svenska ombuden den 28 juli 1954 medgivande av t. f. chefen för handelsdepartementet att, under förutsättning av tillstånd från norska vederbörande, för en kostnad av högst 30 000 kronor företaga undersökningar av lämpliga förläggningsplatser för en bergeisternanläggning vid Trondheimsfjorden samt vissa med undersökningarna förenade arbeten. Det förutsattes, då medgivandet lämnades, att ifrågavarande kostnader skulle bestridas i samma ordning som gällde för ombudens arbete i övrigt, d. v. s. från tillgängliga anslag å riksstaten.

De svenska ombuden anmälde sedermera i skrivelse den 15 januari 1955 jämte bilagor, att erforderliga mark- och bottenundersökningar för en bergcisternanläggning vid Trondheimsfjorden samt för en förberedande projektering av anläggningen och därtill hörande anordningar beräknades draga en kostnad av sammanlagt 170 000 kronor, däri inräknat det belopp av 30 000 kronor, som tidigare nämnts. Under återropande härav hemställde ombuden,

att ytterligare 140 000 kronor skulle ställas till deras förfogande för fullgörande av undersökningarna och projekteringen m. m. Med hänsyn till storleken av medelsbehovet ansåg ombuden det vara lämpligt, att för ändamålet äskades ett särskilt anslag av innevarande års riksdag. Fortsatta beställningar på ifrågavarande förberedande arbeten måste emellertid enligt ombuden utläggas omedelbart för att själva bergceisternanläggningen skulle kunna utföras utan onödig tidsförlust.

I den förut nämnda skrivelsen den 9 mars 1955 har de svenska ombuden framlagt vissa förslag rörande det fortsatta arbetet med de spörsmål, vilka behandlats i rapporten över de förda norsk-svenska förhandlingarna. Sålunda har föreslagits, att riksdagens godkännande utverkas beträffande de i rapporten uppdragna riktlinjerna i fråga om åtgärder för att öka kapaciteten för transittrafiken över Storlien. Vidare har ombuden hemställt, att respektive fackmyndigheter — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen och riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap — erhåller uppdrag att envar inom sitt verksamhetsområde fullfölja de påbörjade utredningarna m. m. beträffande de frågor, som varit före vid förhandlingarna.

Vad angår medelsbehovet för det fortsatta arbetet erinrar ombuden om sin tidigare framställning, enligt vilken — utöver de medel som redan avsetts för vissa förberedande arbeten — ett belopp av 140 000 kronor erfordras för mark- och bottenundersökningar samt för förberedande projektering av bergceisternanläggningen m. m. Vidare anmäler ombuden, att för slutlig projektering av anläggningen samt för utarbetande av entreprenadhandlingar kommer att uppstå ytterligare kostnader, vilka tills vidare för budgetåret 1955/56 kan uppskattas till 300 000 kronor. Ombuden hemställer i enlighet härmed, att anslag av (140 000 + 300 000 =) 440 000 kronor till nyssnämnda förberedande arbeten äskas av riksdagen.

Departementschefen

Mellan ombud för de norska och svenska regeringarna har sedan någon tid förts förhandlingar rörande åtgärder, som kan vara ägnade att främja en ökning av trafiken mellan Trondheimsområdet och Sverige, närmast Jämtland. Å svensk sida är intresset för en förbättring av trafikförbindelserna västerut över norskt område betingat främst av beredskapsskäl. Även med hänsyn till näringslivets intressen och till turismen synes emellertid en ökning av transportmöjligheterna mellan Trondheimsområdet och Sverige motiverad.

Vid de svensk-norska överläggningarna har enighet uppnåtts i flera frågor av väsentlig betydelse. Sålunda har förslag ansetts böra framläggas om en utbyggnad av landsvägsförbindelsen mellan Enafors över Storlien och riksgränsen till Stjördal inom Trondheimsområdet. Utbyggnaden har förutsatts skola ske på ett sådant sätt, att transportleden skall kunna användas året runt och utnyttjas för regelbunden tyngre trafik. Vissa planer och kostnads-

beräkningar för utbyggnaden har utarbetats. Vad angår den befintliga järnvägsförbindelsen mellan Östersund och Trondheim har det befunnits, att några särskilda åtgärder för att utöka trafikkapaciteten icke f. n. är påkallade. Järnvägstaxorna har emellertid, som de nu är konstruerade, visat sig innebära hinder för en mera väsentlig ökning av transittrafiken mellan Sverige och Norge. På initiativ av förhandlingsdelegationerna har de båda ländernas järnvägsmyndigheter tagit upp överläggningar om justering av taxorna. Förslag härom väntas inom kort kunna framläggas.

De svenska ombuden har vid förhandlingarna framfört önskemål om att för svensk räkning vissa mottagningsanordningar för olja skulle få uppföras vid Trondheimsfjorden. Genom denna åtgärd, eventuellt kompletterad genom anläggande av en oljeledning till svenskt område — en fråga vartill ombuden förklarar sig vilja återkomma — skulle skapas vidgade, för det svenska folkhushållet värdefulla importmöjligheter beträffande en högviktig varukategori. Vad som enligt den avgivna rapporten framkommit vid förhandlingarna om mottagningsanordningar för olja ger anledning antaga, att något hinder från norsk sida icke skall resas mot att det svenska önskemålet förverkligas i former, som ur båda ländernas synpunkter kan befinnas lämpliga. Anordningarna för oljeimport skulle i första hand bestå av en oljehamn med bergeisternanläggning. Vissa undersökningar rörande bl. a. lämplig plats för anläggningen har med norskt medgivande redan vidtagits. De svenska ombuden föreslår, att riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap fortsätter planläggningen och att erforderliga medel för ytterligare undersöknings- och projekteringsarbeten samt för utarbetande av entreprenadhandlingar — sammanlagt 440 000 kronor — äskas av riksdagen.

Det bör uppmärksammas, att den norska förhandlingsdelegationen förklarar sig beredd att rekommendera den norska regeringen att lämna garantier för att transportlederna och oljeanläggningarna skall få utnyttjas för transitering till Sverige även under kritiska tider.

De förslag, vilka framkommit i anslutning till förhandlingarna, påkallar dels ställningstagande av Kungl. Maj:t i olika hänseenden, som närmare angivits av de svenska ombuden, och dels överenskommelse med Norge. Vad angår frågorna om utbyggnad av landsvägsförbindelsen och om justering av järnvägstaxorna torde förslagen få ytterligare beredas inom vederbörande departement. De förberedande åtgärder, som erfordras i händelse förslaget om att anordna mottagningsanordningar för olja vid Trondheimsfjorden förverkligas, förutsätter viss medelsanvisning av riksdagen. Jag torde nu få framlägga detta spörsmål för Kungl. Maj:ts prövning.

I första hand vill jag därvid framhålla, att de tilltänkta anordningarna — en oljehamn med bergeisternanläggning samt en godskaj — enligt min mening kan väntas få avsevärd betydelse för den svenska ekonomiska försvarsberedskapen och i vissa lägen jämväl för vår oljeförsörjning under fredliga förhållanden, exempelvis då de svenska farvattnen helt eller delvis är spärrade av is. Jag anser det därför önskvärt att erforderliga förberedelser,

främst vissa ytterligare undersöknings- och projekteringsarbeten ävensom utarbetande av entreprenadhandlingar, snarast slutföres; i enlighet med ombudens förslag torde riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap böra svara härför, liksom för den planläggning av anläggningens administrering och disposition, som i övrigt kan vara behövlig.

Vad angår medelsbehovet för hithörande ändamål vill jag först erinra om att kostnaderna för vissa förberedande undersökningar m. m. intill ett belopp av 30 000 kronor förutsatts skola täckas i samma ordning som kostnaderna för de svenska ombudens arbete i övrigt. Härutinnan ifrågasättes icke någon ändring. Ytterligare erfordras enligt ombudens senast framlagda beräkningar sammanlagt 440 000 kronor för att fullfölja förberedelserna till bergcisternanläggningen. Sistnämnda belopp torde nu, i enlighet med ombudens hemställan, böra äskas av riksdagen. Med anledning av vad som i ärendet upplysts bör ett belopp av 140 000 kronor kunna ställas till förfogande redan under innevarande budgetår; ett anslag av denna storlek bör sålunda äskas å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1954/55. Återstoden av medelsbehovet eller 300 000 kronor bör täckas genom anslag för budgetåret 1955/56. Medlen bör lämpligen anvisas under anslagsrubriken Undersökningar m. m. beträffande åtgärder till främjande av varutrafiken över Trondheimsområdet.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

- a) till *Undersökningar m. m. beträffande åtgärder till främjande av varutrafiken över Trondheimsområdet* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1954/55 under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 140 000 kronor;
- b) till *Undersökningar m. m. beträffande åtgärder till främjande av varutrafiken över Trondheimsområdet* å riksstaten för budgetåret 1955/56 under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 300 000 kronor.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtast till riksdagen.

Ur protokollet:

Carl Gustaf Gyllenhaal

Bilaga

Rapport

De delegationer, som av norska och svenska regeringarna tillsatts för att undersöka lämpliga åtgärder för att öka transportkapaciteten för varutrafiken till och från Sverige över hamnar i Trondheimsfjorden, ha sammanfattat de hittillsvarande resultaten av sina överläggningar och via dem verkställda undersökningar i nedanstående rapport.

Utgångspunkt för överläggningarna har varit det gemensamma intresset att förbättra förbindelserna mellan de två relativt stora befolkningscentra kring Trondheim och Östersund samt det svenska intresset att kunna begagna dessa förbindelser i avspärrningstider liksom att i sådana tider kunna införa flytande bränslen och andra försörjningsviktiga förnödenheter denna väg.

Med dessa utgångspunkter ha överläggningarna och utredningarna omfattat följande frågekomplex:

1. Landsvägsförbindelserna,
2. Järnvägsförbindelserna och järnvägstaxorna,
3. Anordningar för oljetillförsel till Sverige.

Landsvägsförbindelserna

Norr om landsvägen över Fjällnäs i Härjedalen till Röros i Norge finnes ingen mellanriksväg, som normalt hålles öppen under vintrarna och under snösmältningstiden. Icke heller är någon av dessa vägar utbyggd för en tät biltrafik och än mindre för en regelbunden tyngre lastbilstrafik. Delegationerna äro ense om att länderna ha ett gemensamt intresse av att i dessa trakter en mellanriksväg anlägges, som möjliggör genomgångstrafik under hela året och som kan mottaga den ökade trafik, som med bilismens pågående och kommande expansion blir aktuell.

Att en sådan mellanriksväg bör anknyta till de båda befolkningscentra kring Trondheim och Östersund har stått klart. En undersökning av vägförhållandena har visat, dels att anläggande av en ny väg, som skär gränsen nära Storlien, med ca tre mil skulle understiga nuvarande kortaste landsvägsförbindelse mellan Trondheim och Östersund, dels att — därest man vill skapa en mellanriksväg av god standard — det ställer sig ekonomiskt gynnsammare att bygga ny väg enligt ovan, inklusive utbyggnad av vissa delar av redan befintlig norsk vägsträcka, än att bredda och förstärka någon av redan nu befintliga mellanriksvägar.

Mot bakgrunden härav ha de båda delegationerna enats om att rekommendera sina regeringar att genomföra följande förslag. De norska och svenska vägar, som för närvarande sluta i Turifoss respektive Enafors, sammanbindas genom anläggande av ny väg, som passerar gränsen ca 5 km söder om Storlien och därutöver följer den norska äldvalen ned till Turifoss. Därutöver ombygges vägsträckan Stjördal—Turifoss. Totala kostnaderna för hela vägsträckan har beräknats till 27,6 milj. nkr. Därav belöper sig å sträckan Enafors—Storlien 5,3 milj. nkr, Storlien—Riksgränsen 2,8 milj. nkr, Riksgränsen—Turifoss 6,5 milj. nkr och Turifoss—Stjördal 13,0 milj. nkr. Med hänsyn till att slutliga arbetsplaner icke fastställts för hela

sträckan Enafors—Stjördal kunna dessa belopp bliva föremål för justeringar.

På svensk sida utbygges den nya vägen enligt gängse svensk standard för huvudvägar; på norsk sida utbygges den nya vägen och ombygges den befintliga enligt i Norge gängse standard för tvåfiliga vägar med 6 meters körbanebredd, i regel banketter, och med full bärighet. Delegationerna äro ense om att rekommendera, att byggnadsarbetet igångsättes snarast och om möjligt genomföres under en treårsperiod, för vilket enligt de båda ländernas vägmyndigheter praktiska förutsättningar synas föreligga. Delegationerna förutsätta, att vägmyndigheterna i de båda länderna träffa erforderliga föranstaltningar för en samordning av arbetet.

Finansieringsbördan föreslås fördelas i princip så mellan de båda länderna, att man å svensk sida bestrider kostnaderna för dels sträckan Enafors—Riksgränsen och dels sträckan Riksgränsen—Turifoss samt bidrager till kostnaderna för sträckan Turifoss—Stjördal med ett belopp av 4,3 milj. nkr. Å norsk sida bestridas kostnaderna i övrigt på sistnämnda sträcka.

Järnvägsförbindelserna

Den nuvarande transportkapaciteten på den s. k. Meråkerbanan, som förbinder Trondheim med Storlien, har beräknats till en maximal kvantitet av c:a 100 000 ton per månad i östlig riktning vid ångdrift. Med hänsyn till stigningarna är kapaciteten mindre i denna riktning än i västlig. Den svenska bandelen från Storlien torde för närvarande kunna transportera omkring 160 000 ton per månad.

Medan lokaltrafiken på den norska sidan av gränsen icke är oväsentlig, har transittrafiken över Storlien visat i förhållande till kapaciteten mycket blygsam omfattning. År 1952 uppgingo transportererna i östlig riktning sålunda endast till 9 000 ton; motsvarande siffra i västlig riktning utgjorde 43 000 ton. Delegationerna ha varit ense om att, även om dessa kvantiteter skulle ökas avsevärt genom de planerade åtgärderna, kapaciteten är fullt tillfredsställande och att anläggande av dubbelspår och elektrifiering för närvarande saknar aktualitet. Genom smärre förstärkningar av banan och förlängning av mötesspår skulle till en relativt begränsad kostnad kapaciteten vid behov icke oväsentligt kunna ökas.

Järnvägstaxorna

Delegationerna ha varit ense om att taxornas nuvarande uppbyggnad medfört höga kostnader för transitgods över Storlien och därigenom lagt hinder i vägen för transittransporten över Storlien av gods, som med hänsyn till övriga trafikförhållanden eljest kunde ha transporterats denna väg. Med beaktande av här föreliggande speciella förhållanden har man därför enats om önskvärheten av att sådana varaktiga förändringar i respektive länders järnvägstaxor komma till stånd, som såvitt är praktiskt möjligt undanröjer de olägenheter ur taxeberäkningssynpunkt som riksgränsen nu medför för den nämnda transittrafiken över Trondheimsområdet.

De kontakter, som delegationerna haft med järnvägsstyrelserna i de båda länderna, ha resulterat i överläggningar mellan dessa i syfte att söka nå fram till en sådan ordning. Delegationerna räkna med att enighet inom kort uppnås mellan järnvägsstyrelserna.

Anordningar för oljetillförsel till Sverige

Den svenska delegationen har framfört önskemålet att få anlägga en oljehamn i det inre av Trondheimsfjorden med cisternutrymmen i berg samt i

anslutning därtill uppföra en mindre godskaj, som dock skulle vara avsedd att användas endast under avspärningstider. Den norska delegationen har förklarat sig icke ha någon erinran mot detta önskemål.

De båda delegationerna ha dryftat de olika möjligheter, som förelegat beträffande uppförandet av anläggningen, och ha kommit till uppfattningen, att det lämpligaste vore att i Sverige bilda ett bolag, som eventuellt i samarbete med ett norskt bolag uppför samt äger och disponerar anläggningen.

I den mån denna anordning enligt norsk lag kräver koncessioner eller tillstånd har den norska delegationen förklarat sig skola rekommendera den norska regeringen att ge eller utverka sådana koncessioner eller tillstånd.

Beträffande lokaliseringen och olika anläggningstekniska frågor ha preliminära utredningar verkställts av svenska experter i samarbete med norska representanter.

Den norska delegationen har förklarat, att det ur norsk synpunkt icke föreligger någon erinran mot att någon av de platser, som närmast äro aktuella, tagas i anspråk för anläggningen. Det är därför nu fråga om vissa ytterligare detaljundersökningar, kontakttagande med kommunala myndigheter och med markägare för uppgörande av preliminära köpekontrakt.

Delegationerna ha jämväl behandlat frågan om anläggande av en oljeledning till svenskt område. Den svenska delegationen har därvid förklarat, att denna fråga vore under övervägande och att man därför önskade förbehålla sig att senare återkomma härtill.

Såsom framgår av de inledningsvis angivna utgångspunkterna för delegationernas överläggningar föreligger, vid sidan av det gemensamma önskemålet att utbygga trafikförbindelserna i fred, ett svenskt intresse att så vitt möjligt säkerställa användningen av dessa förbindelser i avspärningstider. Till detta intresse knyter sig det svenska önskemålet om erforderliga garantier för att oljeanläggningarna och transportlederna även under kritiska tider få utnyttjas för transitering till Sverige. Den norska delegationen har förklarat sig beredd att rekommendera den norska regeringen att lämna sådana garantier.

De åtgärder, som ovan rekommenderas och som böra ses i ett sammanhang, kunna enligt delegationernas uppfattning väntas medföra en förbättring av trafikförbindelserna mellan de två länderna. Att i siffror uppskatta den ökning av trafiken, som kan påräknas, ställer sig på detta stadium omöjligt, men delegationerna anse, att avsevärda resultat stå att vinna om ej omedelbart så på längre sikt.

Den norska delegationen har riktat uppmärksamheten på att det intill det senaste kriget varit en betydande transport av sill och fisk över Storlien. Delegationen har framhållit önskvärdheten av att förutsättningar för återupptagande av denna trafik skapas.

Upprättad i Stockholm den 5 mars 1955 i svensk och norsk text.

För den norska delegationen:

För den svenska delegationen:

Thore Boye

Nils Malmfors

Karl Skjerdal

Leif Belfrage