

## Nr 107.

Ankom till riksdagens kansli den 27 april 1945 kl. 3 em.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ombyggnad av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö till normalspår.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 107 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 23 februari 1945, föreslagit riksdagen att, med godkännande av ett vid propositionen fogat avtal, besluta, att järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö skall med anlåtande av Bergsjö bredspårsfond av staten ombyggas till normalspår.

Med skrivelse den 23 oktober 1944 har 1943 års järnvägskommitté underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen fogat, av kommittén med Bergsjö järnvägskommitté ingånget avtal rörande den staten tillhöriga smalspåriga järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö (Bergsjöbanan). Enligt avtalet skall nämnda järnvägslinje genom statens försorg ombyggas till normalspår. Avtalet är träffat under förutsättning *dels* att Kungl. Maj:t senast den 1 juli 1945 godkänner avtalet, *dels ock* att Bergsjö kommunalfullmäktige och Hudiksvalls stadsfullmäktige var för sig senast den 31 december 1944 ävenledes godkänna detsamma.

Kommunalfullmäktige i Bergsjö socken och stadsfullmäktige i Hudiksvall hava genom beslut den 24 september 1944, respektive den 18 oktober 1944 enhälligt godkänt avtalet.

Över järnvägskommitténs förslag hava på grund av remisser utlåtanden avgivits av *järnvägsstyrelsen, fullmäktige i riksgäldskontoret, länsstyrelsen i Gävleborgs län samt investeringsutredningen.*

1943 års järnvägskommitté har härefter i skrivelse den 17 januari 1945 yttrat sig i ärendet i anledning av vad däri förekommit sedan kommittén framlade sitt förslag.

*Departementschefen* har för sin del anfört bland annat följande.

Den smalspåriga järnvägen mellan Bergsjö och Hudiksvall (Norra Hälsinglands järnväg) öppnades år 1896 för allmän trafik. Sträckan Strömma—Hudiksvall nedlades i samband med den normalspåriga ostkustbanans tillkomst. Härigenom förlorade Bergsjöbygden sin direkta järnvägsförbindelse med Hudiksvall och fick behålla endast en smalspårig förbindelse, som anknöts till ostkustbanan vid Harmånger, där omlastning av gods i regel äger rum för vidarebefordran på ostkustbanan.

I samband med att ostkustbanans nuvarande sträckning från Hudiksvall norrut fastställdes, föreskrev Kungl. Maj:t, att Ostkustbanans aktiebolag skulle lämna Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag ersättning för intrång

och skada genom ostkustbanans tillkomst. Efter utredningar och förhandlingar under ledning av landshövdingen Sven Lübeck träffades härutinnan mellan bolagen år 1927 en slutlig överenskommelse, innefattande försäljning av den smalspåriga järnvägen till Ostkustbanans aktiebolag. Genom bestämmelser i överenskommelsen sökte ortsintressenterna säkerställa, att trafiken å den smalspåriga järnvägen skulle upprätthållas i viss omfattning, ävensom tillförsäkra orten möjlighet att framdeles få Bergsjöbanan ombyggd till normalspår. Vid försäljningen erhöles intressenterna i Norra Hälsinglands järnväg räntefria skuldbevis å belopp, motsvarande halva aktiekapitalets värde, och avstodo alltså från kontant likvid och ränta i syfte att i enlighet med ett av Lübeck framlagt förslag för sin del bidra till att banan i framtiden kunde bli ombyggd till normalspår. Ostkustbanans aktiebolag åtog sig å sin sida att årligen till riksgäldskontoret inbetala ett belopp motsvarande 5 procent ränta å skuldbevisen, vilka medel skulle av riksgäldskontoret förvaltas och förräntas såsom en särskild fond, Bergsjö bredspårsfond. Sedan ostkustbanan införlivats med statens järnvägar, har järnvägsstyrelsen övertagit Ostkustbanans aktiebolags förpliktelser enligt överenskommelsen. Järnvägsstyrelsen är alltså nödsakad att, så länge överenskommelsen är i kraft, årligen tills vidare avsätta ca 11 000 kronor till bredspårsfonden, samtidigt som staten genom riksgäldskontoret åtagit sig att efter en procentsats av 5 procent förränta de avsatta medlen. Enligt uppgift från riksgäldskontoret utvisar fonden — sedan inbetalningen per den 1 januari 1945 fullgjorts — för närvarande en behållning av 279 541 kronor 9 öre.

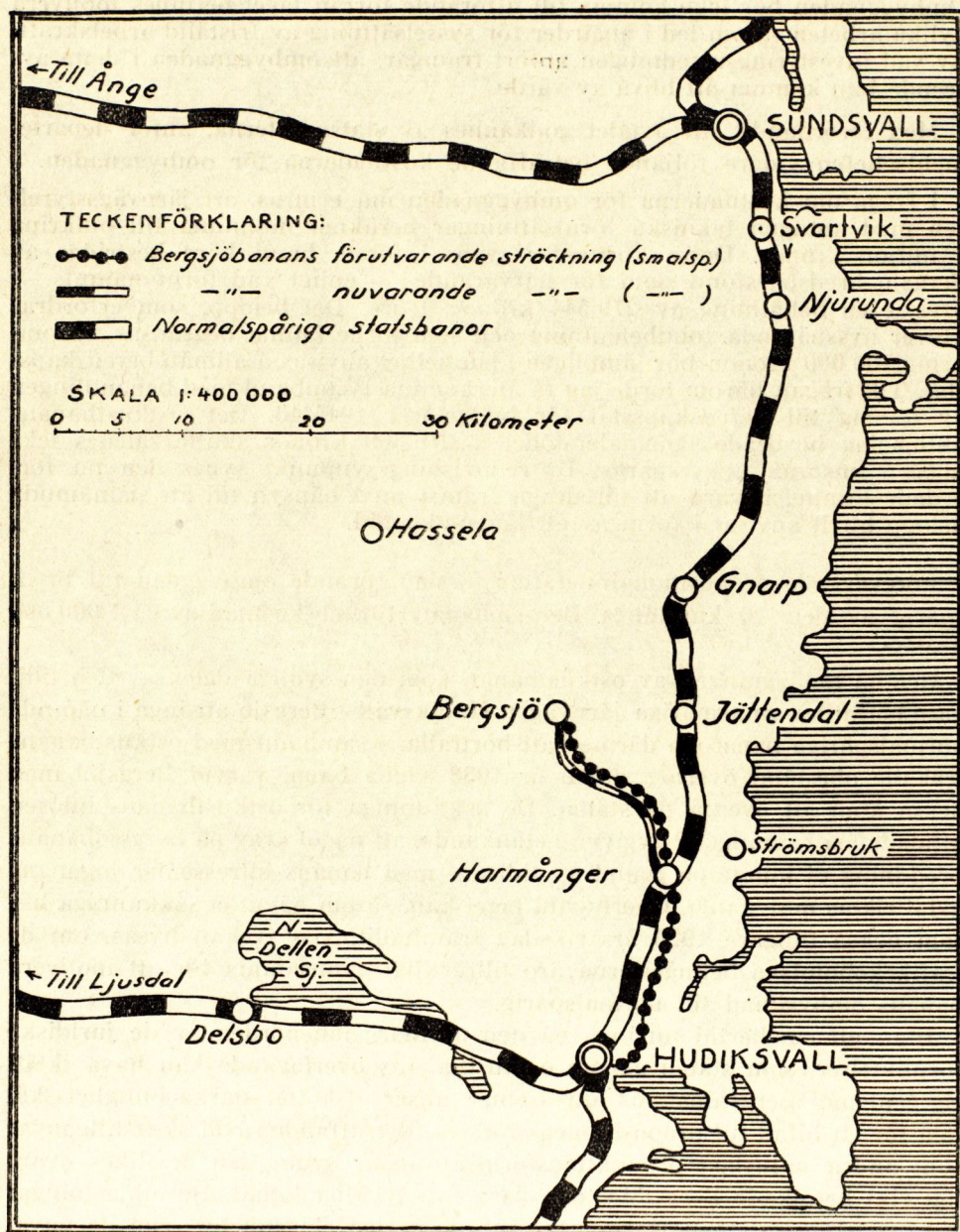
I fråga om disposition av fonden har i 1927 års avtal föreskrivits, att Ostkustbanans aktiebolag eller Bergsjö kommun kunde föreslå ombyggnadens genomförande, när fonden vuxit till ett belopp som, inberäknat ett åt bolaget beviljat låneunderstöd å 216 360 kronor, svarade mot minst en tredjedel av ombyggnadskostnaden. Komme ombyggnaden till stånd, ägde bolaget i och för ombyggnaden fritt förfoga över bredspårsfonden.

Med hänsyn till avtalets bestämmelser rörande ombyggnadsfrågans avgörande synes det uppenbart, att någon juridiskt tvingande skyldighet för statsmakterna att låta verkställa ombyggnaden icke föreligger. Oavsett detta finner jag emellertid i likhet med 1943 års järnvägskommitté i betraktande av omständigheterna önskvärt, att en uppgörelse träffas, som på ett rättvist sätt tillgodoser bygdens intressen. Det bör icke förbises, att Bergsjöbygden själv anlagt och bekostat den smalspåriga järnvägen mellan Bergsjö och Hudiksvall samt överlätit järnvägen med allt vad därtill hörde utan annat reellt vederlag än de räntefria skuldbevisen. På grund av att en del av den överlätta järnvägen nedlagts har Bergsjöbygden mistat sin tidigare direkta förbindelse med Hudiksvall och dess hamn samt blivit eftersatt i fråga om järnvägskommunikationer. Det framstår därför såsom rimligt, att inom denna bygd vissa investeringar göras för ernående av en skäligen förbättring av järnvägsförbindelserna. Att behov av en dylik förbättring föreligger, synes mig genom den föreliggande utredningen vara ådagalagt.

Även för statens vidkommande synes det mig vara av värde att i samförstånd med ortsrepresentanterna få till stånd en uppgörelse, vilken reglerar det nu rådande, i viss mån oklara avtalsförhållandet, undanröjer den särskilt ställning, som Bergsjöbanan nu i vissa hänseenden intager i jämförelse med övriga järnvägar samt upphäver skyldigheten för staten att avsätta och förränta medel i en särskild fond.

På här angivna skäl har jag ansett mig böra förorda, att en ombyggnad av Bergsjöbanan till normalspår kommer till stånd i enlighet med vad det föreliggande preliminära avtalet förutsätter. Då förbättrade möjligheter till godstrafik äro av särskilt intresse med hänsyn till bygdens näringsliv, torde om-





byggnaden på sätt 1943 års järnvägskommitté föreslagit böra ske enligt enkla tekniska normer, i första hand avpassade efter godstrafikens krav. Ombyggnaden bör icke komma till utförande förrän läget befinnes motivera dylika arbeten såsom led i åtgärder för sysselsättning av friställd arbetskraft. Av vad investeringsutredningen anfört framgår, att ombyggnaden i detta avseende kan komma att bli av värde.

Med förordande, att avtalet godkännes av statsmakterna, anför departementschefen vidare följande beträffande kostnaderna för ombyggnaden.

I fråga om kostnaderna för ombyggnaden må erinras, att järnvägsstyrelsen med antagna tekniska förutsättningar beräknat desamma till omkring 1 miljon kronor. Dessa kostnader synas i första hand böra bestridas av Bergsjö bredspårsfond, som för närvarande — enligt vad förut nämnts — utvisar en behållning av 279 541 kronor 9 öre. Det belopp, som erfordras utöver nyssnämnda fondbehållning och som torde kunna begränsas till omkring 700 000 kronor, bör lämpligen i sin helhet anvisas å allmän beredskapsstat. Till frågan härom torde jag få återkomma i samband med behandlingen av förslag till beredskapsstat för budgetåret 1945/46. Det Ostkustbanans aktiebolag beviljade låneunderstödet å 216 360 kronor skulle således icke tagas i anspråk utan sparas. Ur redovisningssynpunkt synes den nu förordade lösningen vara att föredraga främst med hänsyn till att sistnämnda belopp blivit anvisat i form av ett låneunderstöd.

*Utskottet.*

Förevarande proposition innefattar förslag rörande ombyggnad till bredspårig av den 20 km långa Bergsjöbanan för en kostnad av ca 1 000 000 kronor.

Genom anläggningen av ostkustbanan kom den sydliga delen av den tidigare befintliga smalspåriga järnvägen Hudiksvall—Bergsjö att ingå i nämnda normalspåriga bana och därmed att bortfalla. I samband med ostkustbanans iråkade obestånd övertog staten år 1933 sagda bana, varvid Bergsjöbanan också kom att övergå på staten. De sakkunniga för ostkustbanans inlösen uttalade i sitt samma år avgivna betänkande, att något krav på Bergsjöbanans breddning ej kunde på grund av tidigare med banans intressenter ingångna avtal riktas mot staten. Överhuvud taget kan, såsom nämnda sakkunniga liksom också tidigare 1926 års riksdag framhållit, viss tvekan hysas, om de trafikekonomiska betingelserna äro tillräckligt gynnsamma för att motivera banans ombyggnad till normalspårig.

Utan att emellertid nu ingå på den närmare innebörden av de juridiska förpliktelser, som staten genom ostkustbanans övertagande kan hava iklätt sig gentemot Bergsjöbanans intressenter, anser utskottet starka billighetsskäl tala för ett bifall till propositionens förslag. Beträffande såväl skogstillgångar som andra naturliga produktionsförutsättningar synes den dessliques ovanligt rikt befolkade Bergsjöbygden vara rätt lyckligt lottad. De omlastningar vid övergångsstationen Harmånger och de övriga olägenheter, som de nuvarande olika spårvidderna medföra, måste tvivelsutan verka hämmande på samfärdsel och näringsliv. Av de omfattande utredningar som från orten förebragts framgår, att denna trakts förseende med järnvägskommunikationer av en mera tidsenlig och normal standard skulle med största sannolikhet verka i hög grad utvecklingsbefrämjande.

Med tillstyrkande alltså av propositionen hemställer utskottet,

att riksdagen må, med godkännande av det vid propositionen fogade avtalet, besluta, att järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö skall med anlitande av Bergsjö bredspårsfond av staten ombyggas till normalspår.

Stockholm den 27 april 1945.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Lindström, Gränebo, Sven Larsson, Bernhard Nilsson, Bäckström, Karl Andersson, Mannerskantz, Heiding, Gustaf Karlsson, Gustaf Iwar Anderson* och *Näsström*; samt

från andra kammaren: herrar *Eriksson* i Stockholm, *Danielsson, Pettersson* i Dahl, *Staxång, Viklund, Holmström, Lindholm*, fru *Alvén*, herrar *Åkerström, Hoppe, Petterson* i Degerfors och *Johansson* i Mysinge.

---