

Nr 158.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1951/52 till vissa ytterligare investeringar i statens järnvägars fond.

(4:e avd.)

1:o) **Ytterligare investeringar för malmtrafiken.** I propositionen nr 131 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 16 mars 1951 (s. 2—9), föreslagit riksdagen att under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1951/52 anvisa vissa i statsrådsprotokollet angivna investeringsanslag å tillhopa 13 800 000 kronor.

De rättsliga och ekonomiska förhållandena beträffande utnyttjandet av de norrbottniska malmfälten och bortfraktningen av malm på malmbanan regleras av det ännu gällande 1927 års malmavtal mellan svenska staten å ena sidan samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund (TGO) å andra sidan. Enligt avtalet begränsas LKAB:s rätt att bortfrakta järnmalm till högst 9 miljoner ton per år, därav

från Kiirunavaara	6,1 milj. ton		
» Gällivare	2,5	»	»
» Luossavaara	0,4	»	»

Den fastställda årskvantiteten må dock överskridas med intill 10 procent under iakttagande av att de under en period av tre på varandra följande bokslutsår (1 oktober—30 september) bortfraktade kvantiteterna icke sammanlagt överstiga 27 miljoner ton. Bolaget kan påfordra, att av nämnda kvantitet högst 7 miljoner ton utfraktas över Narvik och högst 3,5 miljoner ton över Luleå. Genom tillägg, godkänt av parterna år 1948, till 1927 års malmavtal erhöLL LKAB rätt att under vartdera av bokslutsåren 1948/49 och 1949/50 öka bortfraktningen till 11 miljoner ton. Medgivandet förlängdes av 1950 års riksdag att gälla även bokslutsåren 1950/51—1952/53.

De faktiska transportkvantiteterna under senare år samt under toppåren närmast före andra världskriget utgjorde:

År	Ton milj.	Tonkm milj.
1937	10,81	1 681
1938	9,57	1 485
1939	9,40	1 584
1948	10,35	1 742
1949	10,43	1 753
1950	10,38	1 781

I nämnda siffror ingå samtliga malmtransporter alltså även transporter till Norrbottens järnverk och från gruvor, som icke ägas av LKAB. Sistnämnda kvantiteter äro dock förhållandevis små.

I skrivelse den 13 mars 1951 har *järnvägsstyrelsen* meddelat, att malmtransporterna sedan några månader motsvara en årskvantitet av drygt 11 miljoner ton. Det har emellertid visat sig, att gränsen för transportkapaciteten — även betraktad på kort sikt — härvid är nådd, såväl i fråga om lok och vagnar som beträffande vissa fasta anläggningar. Redan på grund härav samt med hänsyn till den ogynnsamma åldersfördelningen för den rullande materielen är en betydande ersättningsanskaffning erforderlig för malmbanan, om den av statsmakterna godkända brytningskvantiteten av 11 miljoner ton från LKAB skall kunna bortfraktas under en följd av år med därav följande anspänning och förslitning.

Från LKAB har under hand till järnvägsstyrelsen anmälts, att bolaget under vissa omständigheter skulle kunna ytterligare öka malmbrytningen och för närvarande undersöker de tekniska förutsättningarna i olika hänseenden härför. Järnvägstransporterna ha härvidlag en utslagsgivande betydelse, och styrelsen har ansett sig böra tillmötesgå LKAB:s begäran om att få de järnvägstekniska betingelserna utredda. Därvid har framkommit, att en sådan ökning förutsätter betydande investeringar i järnvägsanläggningen utöver dem, som äro erforderliga redan för ett upprätthållande av nuvarande transportkapacitet.

En faktor av avgörande betydelse är därvid den begränsning av antalet malmtågspår per vardagsdygn på bandelen Kiruna—Narvik, som betingas av nödvändigheten att reservera tid för underhållsarbeten på bana och elektriska anläggningar. En utökning av trafiken under nu ej disponerad tid försvåras också av förhållanden i samband med malmtågens expediering och lossning i Narvik. Utöver malmtågen skola även persontåg och lokalgodståg framföras.

På södra linjen Gällivare—Luleå finnes tidtabellstekniskt plats för ytterligare tåg, men skeppningen över Luleå hämmas av längre sjötransporter till avnämare, sjöfartsstoppet under vintern etc.

Då tågantalet på norra linjen icke i nämnvärd omfattning kan ytterligare ökas, måste man vid höjd transportkapacitet sikta på att göra tågen större. Men större tåg kräva starkare lok än SJ nu disponerar över. Om ock extraordinära åtgärder, vilka för en begränsad tid lösa bl. a. lokproblemet, kunna

vidtagas, äro de dock på längre sikt endast provisorier. Som nödfallsutvägar kunna vidare ifrågakomma vissa omläggningar av tidtabellen för personförande tåg. Om de ökade kvantiteterna malm skola kunna bortfraktas, måste följaktligen anläggningarna mera permanent utbyggas och mer rullande materiel anskaffas.

Vid uppgörandet av föreliggande investeringsplaner har järnvägsstyrelsen förutsatt:

- 1) att LKAB kommer att i enlighet med gällande överenskommelse godkänna de föreslagna investeringarna,
- 2) att, i enlighet med för respektive parter gällande avtal, överenskommelse träffas mellan statens järnvägar och de norska statsbanorna (NSB) och LKAB om fördelning av erforderlig vagnanskaffning, samt vidare i fråga om investeringarna för den utvidgade transportkapaciteten
- 3) att LKAB bemyndigas öka brytningen i enlighet med föreliggande planer och att i samband därmed övriga delar av gällande malmavtal undergå erforderlig ändring samt slutligen
- 4) att NSB på sträckan Riksgränsen—Narvik utför vissa arbeten, bl. a. erforderlig förlängning av mötesspår.

Totalt respektive för budgetåret 1951/52 skulle enligt styrelsens skrivelse erfordras följande anslag.

	För ersättningsanskaffning m. m. för malmbanan		Därutöver för förstärkning av trafikkapaciteten m. m. för malmbanan	
	totalt milj. kr.	härav för budgetåret 1951/52 milj. kr. ¹	totalt milj. kr.	härav för budgetåret 1951/52 milj. kr. ¹
Ombyggnad av ellok	6,0	2,5	—	—
Anskaffning av ellok	—	—	15,0	5,0
Anskaffning av malmvagnar	12,0	8,0	15,0	5,0
Bana och byggnader	—	—	16,5	4,0
Kraftförsörjning	0,5	0,5	—	—
Signal- och säkerhetsanläggningar	4,0	1,5	5,0	—
Summa	22,5	12,5	51,5	14,0

¹ Fördelningen på objektgrupper är preliminär.

Under budgetåret 1951/52 skulle således av förestående belopp erfordras För ersättningsanskaffning m. m. för malmbanan 12,5 milj. kr.
Därutöver eventuellt för förstärkning av trafikkapaciteten
m. m. för malmbanan 14,0 » »

Om nämnda belopp har styrelsen hemställt för nästa budgetår. Beträffande den närmare innebörden av styrelsens förslag torde få hänvisas till propositionen (s. 4—7).

Departementschefen har anfört följande.

Av järnvägsstyrelsens framställning framgår, att en betydande ersättningsanskaffning av rullande materiel nu erfordras för malmbanan, om den av statsmakterna godkända brytningskvantiteten 11 miljoner ton från LKAB skall kunna bortfraktas under en följd av år. Härjämte måste vissa åtgärder vidtagas beträffande kraftförsörjningen samt signal- och säkerhetsanläggningarna.

Jag tillstyrker, att det av styrelsen framlagda investeringsprogrammet för ersättningsanskaffningar m. m. för malmbanan, vilket beräknas draga en kostnad av sammanlagt 22,5 miljoner kronor, genomföres. För nästa budgetår erfordras en medelsanvisning för ändamålet av sammanlagt 12,5 miljoner kronor, varav 8,0 miljoner kronor böra anvisas under rubriken Ytterligare anskaffning av godsvagnar, 2,5 miljoner kronor under rubriken Ytterligare ombyggnad av rullande materiel samt 2,0 miljoner kronor under rubriken Upprustning av malmbanan.

Styrelsen har vidare anmält, att styrelsen i anledning av föreliggande planer om ytterligare ökning av malmbrytningen undersökt de transporttekniska förutsättningarna härför. Därvid har framkommit att ytterligare betydande investeringar erfordras för en sammanlagd kostnad av ca 51,5 miljoner kronor. Vid uppgörandet av denna investeringsplan har styrelsen förutsatt bl. a. att gällande malmavtal skulle komma att revideras i vissa avseenden samt att vissa överenskommelser träffas med Norges statsbanor. Detta torde emellertid komma att kräva sådan tid att slutlig ståndpunkt till frågekomplexet icke kan tagas inom den för avlämnande av propositioner till årets riksdag fastställda tiden. Sedan förutsättningarna för investeringsprogrammets genomförande klarnat, torde frågan ånyo få upptagas till prövning.

Vid mina överläggningar i denna fråga med järnvägsstyrelsen har emellertid framkommit att visst behov av ersättning av elektrolok under alla förhållanden föreligger. Styrelsen överväger, att vid förnyelsen övergå till en ny typ av lok, vilket i så fall kräver viss tids konstruktionsarbete. Med hänsyn härtill har det befunnits önskvärt, att styrelsen får möjlighet att redan i år lägga ut en beställning på två lok. Totalkostnaden härför kan uppskattas till ca 4 miljoner kronor. Under nästa budgetår skulle förskottslikvider å ca 1,3 miljoner kronor behöva erläggas. Jag tillstyrker, att sistnämnda belopp anvisas under rubriken Ytterligare anskaffning av elektrolok.

De av järnvägsstyrelsen för ersättningsanskaffning äskade anslagsmedlen beräknas bli i sin helhet förbrukade under nästa budgetår. Då det icke synes möjligt att företaga någon nedskärning av de i investeringsplanen för kommunikationsverken i årets statsverksproposition beräknade investeringsutgifterna, utgår jag från att maximiramen för statens järnvägars investeringar budgetåret 1951/52 skall få ökas med nämnda belopp. Denna fråga kommer framdeles att anmälas för Kungl. Maj:t.

Utskottet. Efter framställning från Luossavaara-Kiirunavaara AB har av järnvägsstyrelsen verkställt en utredning om de järnvägstekniska betingelserna för en utökad malmbrytning. Därvid har framkommit, att en sådan ökning förutsätter betydande investeringar i malmbanan utöver dem, som erfordras redan för ett upprätthållande av nuvarande transportkapacitet. I sistnämnda hänseende har järnvägsstyrelsen beräknat investerings-

behovet till sammanlagt 22,5 miljoner kronor, varav 12,5 miljoner kronor skulle behöva anvisas för nästa budgetår. De totala kostnaderna för en planerad förstärkning av transportkapaciteten skulle i sin tur komma att uppgå till ca 51,5 miljoner kronor, därav ca 14 miljoner kronor för nästa budgetår.

Departementschefen har tillstyrkt, att förenämnda anslagsbelopp av 12,5 miljoner kronor, avseende ersättningsanskaffning av rullande materiel m. m., nu anvisas. Beträffande investeringsprogrammet i övrigt har departementschefen ansett, att frågan härom får upptagas till förnyad prövning sedan vissa förhållanden närmare klarlagts, dock att beslut redan nu bör fattas om en begränsad anskaffning av elektrolok till en begynnelsekostnad av 1,3 miljoner kronor. Departementschefen har vidare förutsatt, att statens järnvägars för nästa budgetår beräknade investeringsram får ökas med ett belopp som motsvarar de för nyssberörda ersättningsanskaffning äskade anslagsmedlen.

Vad departementschefen härutinnan anfört och förordat har icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet — som i särskilt utlåtande denna dag tillstyrker Kungl. Maj:ts i propositionen nr 183 framlagda förslag om rätt för förenämnda bolag till viss utökad malmbrytning — hemställer alltså,

att riksdagen må för budgetåret 1951/52 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa följande investeringsanslag, nämligen

- a) Ytterligare anskaffning av elektrolok 1 300 000 kronor,
- b) Ytterligare anskaffning av godsvagnar 8 000 000 kronor,
- c) Ytterligare ombyggnad av rullande materiel 2 500 000 kronor,
- d) Upprustning av malmbanan 2 000 000 kronor.

2:o) **Anläggning av industrispår Örnsköldsvik—Gullänget.** Kungl. Maj:t har (s. 9—15) föreslagit riksdagen att dels bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna en statsrådsprotokollet bifogad överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och Aktiebolaget Hägglund & Söner, dels ock till Anläggning av industrispår Örnsköldsviks västra—Gullänget å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

Aktiebolaget Hägglund & Söners industrianläggningar vid Gullänget, beläget ca 3 km utanför Örnsköldsvik, ha under 1940-talet nått en mera betydande omfattning. Företaget har i större utsträckning börjat inrikta sig på tillverkning av spårbunden materiel. Tid efter annan ha önskemål och förslag framställts om spåranslutning mellan företaget och statens järnvägar. Sålunda har Själevads kommun i skrivelse till statens arbetsmark-
2 — Bihang till riksdagens protokoll 1951. 6 saml. Nr 157—161.

nadskommision den 15 augusti 1944 hemställt, att en järnväg Översjöla—Gullänget måtte få utföras såsom statligt beredskapsarbete. Över denna framställning avgav järnvägsstyrelsen yttrande den 18 januari 1945. Framställningen föranledde icke någon åtgärd.

Projektet behandlades sedermera av norrlandskommittén, som i skrivelse till Kungl. Maj:t den 15 december 1945 framlade förslag om anläggande av järnväg mellan Översjöla och Husum, varvid arbetena i första hand skulle påbörjas å sträckan Översjöla—Gullänget. I sitt över denna framställning avgivna utlåtande vitsordade järnvägsstyrelsen — liksom även 1944 års trafikutredning — en dylik spårförbindelses betydelse men avstyrkte likväl bifall till kommitténs förslag, framför allt med hänsyn till den då pågående utredningen om ostkustbanans förlängning. Denna utredning slutfördes ett år därefter, och norrlandskommittén framlade på grundval därav i skrivelse den 23 januari 1947 förslag om anläggande av en järnväg Köpmanholmen—Örnsköldsvik—Umeå (SOU 1949: 3). Frågan om en dylik järnväg — genom vars tillkomst även nu ifrågavarande industriföretag skulle få sin kommunikationsfråga löst — är emellertid alltjämt oavgjord.

I skrivelse den 13 mars 1951 har *järnvägsstyrelsen* hemställt om godkännande av en mellan styrelsen och Aktiebolaget Hägglund & Söner träffad, den 12 och 13 mars 1951 dagtecknad överenskommelse om anläggning, underhåll och trafikering av spår mellan Örnsköldsviks västra och bolagets fabriksanläggning i Gullänget. Styrelsen har härjämte hemställt, att 1 000 000 kronor anvisas för nästa budgetår till påbörjande av ifrågavarande industrispår.

Överenskommelsen har såsom bilaga fogats vid propositionen.

Beträffande den närmare innebörden av järnvägsstyrelsens framställning torde få hänvisas till propositionen (s. 10—13).

Departementschefen har anfört följande.

Järnvägsstyrelsen har underställt statsmakternas prövning en med Aktiebolaget Hägglund & Söner träffad överenskommelse om anläggning mellan Örnsköldsvik och bolagets fabriker i Gullänget av ett industrispår. Enligt avtalet skall bolaget till statens järnvägar årligen betala 60 000 kronor, vilket belopp under vissa närmare angivna förhållanden kan jämkas. Beloppet motsvarar en så stor del av de årliga konstanta kostnaderna för anläggningarna, som svarar mot en utbyggnad av industrispåret enligt ett alternativ, benämnt alternativ I.

Av den i det föregående lämnade redogörelsen framgår, att — sedan det s. k. vagnbjörnsalternativet på anförda skäl avvisats — två alternativ föreligga för en lösning av bolagets kommunikationsfråga. Enligt det ena, alternativ I, skulle ett järnvägsspår läggas mellan Översjöla och Gullänget. Hela spårlängden skulle enligt detta alternativ utgöra 6,5 km. Avståndet mellan Gullänget och Örnsköldsvik skulle därvid bli 11,9 km. Anläggningskostnaden beräknas för detta alternativ till 1,2 miljoner kronor. För alter-

nativ II, som avser en förbindelse mellan Gullänget och hållplatsen Örnsköldsviks västra, har järnvägsstyrelsen räknat med en spårlängd av 2 470 m. Avståndet till Örnsköldsvik skulle vid detta alternativ bli 3,3 km. Anläggningskostnaden skulle uppgå till 2,4 miljoner kronor. Att alternativ II är dyrare, beror bl. a. på att spåret måste på en sträcka av 1 km läggas i tunnel.

De konstanta årskostnaderna beräknas av järnvägsstyrelsen till 60 000 kronor för alternativ I och till 86 000 kronor för alternativ II. Övriga årskostnader äro emellertid enligt styrelsen lägre för alternativ II. Totalt skulle årskostnaden för tunnelalternativet bli endast 20—25 procent högre än för alternativ I. Styrelsen har med hänsyn till de fördelar som äro förenade med tunnelalternativet ansett sig böra föreslå att detta utföres.

Styrelsen har ansett merkostnaden för alternativ II böra bestridas av statens järnvägar med hänsyn till att alternativ I är tillräckligt från bolagets synpunkt. Styrelsen har emellertid i detta sammanhang framhållit, att det ej synes uteslutet, att merkostnaden för alternativ II indirekt täckes genom de ökade fraktintäkter, som tillkomsten av ett industrispår kommer att medföra.

Jag anser önskvärt, att föreliggande trafikproblem löses och biträder förslaget att en spårförbindelse anlägges till Gullänget i överensstämmelse med det av järnvägsstyrelsen förordade tunnelalternativet. Jag ansluter mig till styrelsens förslag att 1 miljon kronor anvisas för arbetenas påbörjande under nästa budgetår.

Den träffade överenskommelsen finner jag vara för statsverket godtagbar och förordar att den godkännes.

Utskottet. Såvitt utskottet kan bedöma, måste behovet av ett industrispår mellan Örnsköldsvik och de AB Hägglund & Söner tillhöriga fabriksanläggningarna i Gullänget anses vara väl styrkt. Utskottet delar jämväl departementschefens uppfattning, att föreliggande trafikproblem bör lösas i överensstämmelse med det av järnvägsstyrelsen förordade tunnelalternativet. Mot villkoren i den träffade överenskommelsen, innebärande bl. a. att bolaget i princip svarar för ett belopp av 60 000 kronor i fråga om de årliga konstanta kostnaderna, har utskottet ej heller något att erinra. I enlighet härmed tillstyrker utskottet att för det ifrågavarande projektet, som kostnadsberäknats till sammanlagt 2,4 miljoner kronor, anvisas ett begynnelseanslag av 1 miljon kronor.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna den vid statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 16 mars 1951 fogade överenskommelsen mellan järnvägsstyrelsen och Aktiebolaget Hägglund & Söner;

b) till *Anläggning av industrispår Örnsköldsviks västra—Gullänget* för budgetåret 1951/52 under statens affärs-

verksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

Stockholm den 18 maj 1951.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit från första kammaren: herrar Gustaf Karlsson, Mannerskantz, Leander, Gillström, Eric Ericson, Sundelin, Rosenberg, Hesselbom, Erik Gustaf Andersson, Lundqvist, Einar Persson, Bergman, Söderquist och Bengtson; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmberg i Skövde, Bergström, Svensson i Grönvik, Andersson i Malmö, Mårtensson i Uddevalla, Lindholm, Rubbestad, Bergstrand, Åkerström, fröken Elmén, herrar Widén, Birke och fru Ericsson i Luleå.