

Nr 169

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående upphävande av avtal om breddning av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö; given Stockholms slott den 12 maj 1961.

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

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

På grundval av ett mellan staten och lokala intressenter träffat avtal beslöts vid 1945 års riksdag, att den smalspåriga järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö skulle ombyggas till normalspår. I propositionen framlägges för riksdagens godkännande förslag till avtal mellan staten, å ena sidan, samt Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad, å andra sidan, rörande nämnda järnvägslinje, innebärande att någon ombyggnad icke skall ske. I stället avses järnvägstrafiken skola nedläggas omkring den 1 januari 1962.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 12 maj 1961.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund anmäler — efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet — fråga om upphävande av avtal om breddning av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö samt anför.

Bergsjöbanans tillkomst, 1927 års avtal m. m.

Genom resolutioner den 22 december 1892 och den 16 augusti 1895 lämnade Kungl. Maj:t koncession å en smalspårig järnväg mellan Hudiksvall och Bergsjö, kallad Norra Hälsinglands järnväg (NHJ). Den 40 km långa järnvägen byggdes av Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag och öppnades för allmän trafik år 1896.

Ostkustbanan (OKB) mellan Gävle och Härnösand, som byggdes under 1920-talet, kom att få en sträckning, som sammanföll med NHJ:s södra del. I anledning härav föreskrev Kungl. Maj:t, att OKB aktiebolag skulle lämna NHJ aktiebolag ersättning för intrång och skada genom OKB:s tillkomst. Mellanhavandena mellan de båda bolagen löstes i ett år 1927 träffat avtal på så sätt, att NHJ inköptes av och införlivades med OKB.

Då bansträckan Hudiksvall—Njurunda på OKB byggdes, anslöts NHJ:s norra del till Harmångers station. Sedan nämnda bansträcka på OKB öppnats för allmän trafik den 1 november 1927, upprevs södra delen av NHJ.

Nyssnämnda avtal — som i samband med äskande av medel för OKB:s utbyggnad anmäldes för riksdagen (prop. 1926: 171, SU 84, Rskr. 160) — godkändes av Kungl. Maj:t den 26 juli 1927.

Vid de förhandlingar, som föregick avtalet, försökte ortsintressenterna i första hand säkerställa att trafiken på bansträckan Harmånger—Bergsjö (Bergsjöbanan) skulle upprätthållas i viss omfattning samt tillförsäkra orten möjlighet att framdeles få bansträckan ombyggd till normalspår.

Beträffande innebörden av 1927 års avtal må följande nämnas.

OKB övertog betalningsansvaret för NHJ:s samtliga skulder samt överlämnade till NHJ:s intressenter ett belopp av 216 360 kr. i räntefria skuldbevis. OKB förband sig vidare att allt fortfarande med minst två tåg om dagen i vardera riktningen trafikera sträckan Harmånger—Bergsjö med anslutning till söderut gående och söderifrån kommande tåg.

I syfte att främja ombyggnaden av linjen till normalspår åtog sig OKB slutligen att årligen — första gången den 1 januari 1929 — till riksgäldskontoret inbetala ett belopp motsvarande 5 % ränta å 216 360 kr. De sålunda inbetalda medlen skulle av riksgäldskontoret förvaltas såsom en särskild fond under namn av Bergsjö bredspårsfond. Enligt åtagande skulle riksgäldskontoret å inbetalda belopp gottgöra 5 % ränta på ränta.

Då fonden vuxit till ett belopp, som inberäknat ett av Kungl. Maj:t åt OKB beviljat låneunderstöd å 216 360 kr. svarade mot minst en tredjedel av engångskostnaden för ombyggnad till bredspår av järnvägen Harmånger—Bergsjö, kunde OKB eller Bergsjö kommun föreslå ombyggnadens genomförande. För det fall att ombyggnaden komme till stånd, ägde OKB att fritt förfoga över Bergsjö bredspårsfond i och för ombyggnaden. De förut omnämnda skuldbevisen skulle helt upphöra att gälla samtidigt som ifrågasvarande bandel bredspårig öppnades för allmän trafik, och därmed skulle även upphöra den OKB åliggande skyldigheten att fullgöra inbetalningar till Bergsjö bredspårsfond. Uppnåddes icke enighet huruvida ombyggnaden skulle utföras eller icke, skulle frågan underställas Kungl. Maj:t, som hade att avgöra densamma med hänsyn till innebörden av förevarande avtal samt till rådande ekonomiska och finansiella förutsättningar. Hade beslut rörande ombyggnaden icke fattats inom 20 år efter det järnvägen Hudiksvall—Harmånger öppnats för allmän trafik, vore Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad genom samstämmiga beslut berättigade påfordra, att skuldbevisen inlöstes. Härtill skulle i första hand användas Bergsjö bredspårsfond. Skulle densamma ej förslå därtill, finge det omförmälda låneunderstödet å 216 360 kr. tillgripas. Vad av Bergsjö bredspårsfond återstod, sedan erforderligt belopp för inlösen av nyssnämnda skuldbevis blivit avsatt, skulle tillfalla OKB.

OKB inklusive bandelen Harmånger—Bergsjö förvärvades av staten och införlivades med statens järnvägar den 1 augusti 1933. Härigenom övertog järnvägsstyrelsen OKB aktiebolags förpliktelser enligt 1927 års avtal.

1945 års avtal och riksdagsbeslut

En av Bergsjö kommun utsedd kommitté, benämnd Bergsjö järnvägskommitté hemställde i skrivelse den 22 februari 1944 hos 1943 års järnvägskommitté att beslut måtte fattas om breddning av bandelen Harmånger—Bergsjö till normalspår. Efter överläggningar mellan de båda kommittéerna framlades ett förslag till avtal om breddning av bandelen. Sedan avtalsförslaget godkänts av Bergsjö kommunalfullmäktige och Hudiksvalls stadsfullmäktige och av Kungl. Maj:t underställts riksdagens prövning (prop. 1945: 107, SU 107, Rskr. 211), godkändes detsamma av Kungl. Maj:t den 18 maj 1945.

Avtalet, som ersatte 1927 års överenskommelse, innebar i huvudsak följande.

Staten åtog sig att ombygga bandelen Harmånger—Bergsjö till normalspår. För detta ändamål skulle staten äga fritt förfoga över Bergsjö bredspårskonst, vars behållning år 1945 uppgick till 279 541 kr. I och med avtalet upphörde statens skyldighet att göra inbetalningar till fonden. Samtidigt upphörde de i 1927 års avtal omförmälda skuldbevisen att gälla.

I fråga om trafikeringen sedan bandelen ombyggts förband sig staten att upprätthålla regelbunden godstrafik på bandelen med minst ett tåg i vardera riktningen. Dock föreskrevs, att om transportbehovet visade sig vara så ringa, att tåg skäligen icke borde framföras regelbundet, trafiken finge efter Kungl. Maj:ts bestämmande upprätthållas i den omfattning behovet krävde. Rörande persontrafiken skulle utredning på visst sätt verkställas, varefter Kungl. Maj:t skulle avgöra frågan huruvida persontrafik skulle upprätthållas eller icke.

Föredragande departementschefen anförde bl. a., att enligt 1927 års avtal någon juridiskt tvingande skyldighet för statsmakterna att låta verkställa ombyggnaden icke förelåg. Oavsett detta fann departementschefen emellertid i likhet med 1943 års järnvägskommitté i betraktande av omständigheterna önskvärt, att en uppgörelse träffades, som på ett rättvist sätt tillgodosåg bygdens intressen. Det borde 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 överlåtna järnvägen nedlagts hade Bergsjöbygden mistat sin tidigare direkta förbindelse med Hudiksvall och dess hamn samt blivit eftersatt i fråga om järnvägskommunikationer. Det framstod därför såsom rimligt med vissa investeringar inom denna bygd för ernående av en skäligen förbättring av järnvägsförbindelserna. Att behov av en dylik förbättring förelåg syntes departementschefen genom den föreliggande utredningen vara ådagalagt. Trafikförhållandena å Bergsjöbanan var icke tillfredsställande. Kostnaderna för det trafikarbete, som utfördes under otidsenliga driftformer, var också oproportionerligt höga i förhållande till arbetets resultat. Av utredningen framgick, att driftunderskotten efter en ombyggnad ansågs kunna avsevärt reduceras, särskilt om trafiken — som man hade skäl att vänta — skulle få en ökad omfattning.

Departementschefen anförde vidare, att det även för statens vidkommande syntes vara av värde att i samförstånd med ortsrepresentanterna få till stånd en uppgörelse, vilken reglerade det rådande, i viss mån oklara avtalsförhållandet, undanröjde den särställning, som Bergsjöbanan i vissa hänseenden intog i jämförelse med övriga järnvägar, samt upphävde skyldigheten för staten att avsätta och förränta medel i en särskild fond.

Rörande tidpunkten för banbreddningen uttalade departementschefen, att ombyggnaden icke borde komma till utförande förrän läget befunnes

motivera dylika arbeten såsom led i åtgärder för sysselsättning av friställd arbetskraft.

Kostnaderna för ombyggnaden beräknades till omkring 1 milj. kr. Det belopp, som erfordrades utöver behållningen på Bergsjö bredspårfond, förutsattes skola anvisas på allmän beredskapsstat.

Statsutskottet uttalade viss tvekan om de trafikekonomiska betingelserna var tillräckligt gynnsamma för att motivera banans breddning, men ansåg starka billighetsskäl tala för ett bifall till propositionen.

Riksdagen godkände avtalet och beslöt att bandelen Harmånger—Bergsjö skulle med anlåtande av Bergsjö bredspårfond av staten ombyggas till normalspår.

1957 års utredning

År 1954 ingavs till Kungl. Maj:t en den 12 och 19 maj dagtecknad framställning från Hudiksvalls stad och Bergsjö kommun att järnvägsstyrelsen måtte anbefallas vidtaga anstalter för att förverkliga det av 1945 års riksdag fattade breddningsbeslutet.

I utlåtande den 20 juni 1957 över framställningen anförde järnvägsstyrelsen bl. a., att ett stort antal nya investeringsobjekt måste tillerkännas prioritet framför här ifrågakarande breddningsarbeten. Såväl trafikutvecklingen som förhållandena på arbetsmarknaden hade gestaltat sig annorlunda än vad som förutskickats vid tidpunkten för avtalets tillkomst. En breddning var icke längre ekonomiskt försvarbar, utan järnvägstrafiken på bandelen borde helt nedläggas och överföras till landsväg. Med hänsyn till 1945 års riksdagsbeslut och det svävande läge, i vilket frågan om bandelens framtida ställning alltjämt befann sig, fann järnvägsstyrelsen det därför angeläget att ärendet omprövades i hela dess vidd.

Med anledning av vad sålunda förekommit förordnades, efter bemyndigande av Kungl. Maj:t, landshövdingen i Gävleborgs län J. Lingman att verkställa utredning rörande bandelens fortsatta ställning och därmed sammanhängande spörsmål samt att därvid bl. a. vara ordförande vid förhandlingar i frågan mellan representanter för järnvägsstyrelsen och berörda kommuner.

Utredningsmannen överlämnade med skrivelse den 26 mars 1958 en promemoria, vari lämnades en sammanfattande historik över vad som förevarit i ärendet ävensom en redogörelse för trafikutvecklingen på bandelen, järnvägsdriftens ekonomiska resultat samt av statens järnvägar utförda beräkningar över intäkter och kostnader för driften av bandelen vid olika alternativa driftformer.

Vidare meddelade utredningsmannen, att vid förda förhandlingar enighet icke kunnat uppnås mellan representanter för Bergsjö kommun och järnvägsstyrelsen om på vilket sätt frågan om Bergsjöbanans framtida ställning skulle lösas. Enär de av respektive parter hävdade synpunkterna vä-

sentligt divergerade såväl vad gällde de rent principiella spörsmålen som beträffande sakfrågorna, fann utredningsmannen att fortsatta förhandlingar för det dåvarande icke hade utsikt att leda till något resultat. Utredningsmannen hemställde därför om befrielse från sitt uppdrag.

I anledning härav entledigades Lingman från utredningsuppdraget genom beslut den 18 april 1958.

Trafik och ekonomi m.m.

I fråga om Bergsjöbanans driftförhållanden, trafik och ekonomi m. m. inhämtas följande ur *dels* de av utredningsmannen överlämnade handlingarna, *dels* en av järnvägsstyrelsen den 28 september 1959 gjord framställning om nedläggning av driften på ifrågavarande bandel.

Bergsjöbanans nuvarande längd är 19,5 km. Spårvidden uppgår till 0,891 m. Förutom stationerna vid Harmånger och Bergsjö finns fyra hållplatser vid banan.

Folkmängden i bandelens trafikområde uppgick vid 1957 års utgång till något över 6 000 personer. De viktigaste industriföretagen i området är Gränsfors Bruk beläget 6 km från Bergsjö och 10 km från Gnarp vid OKB med cirka 40 anställda samt Bergsjöverken med cirka 25 anställda. Gränsfors Bruk tillverkar yxor och Bergsjöverken järnsmiden. I övrigt finnes omkring 10 industri- och affärsföretag i storleksordningen 5—13 anställda. Dessutom utnyttjas bandelen av AB Plyfa i Hassela, 27 km från Bergsjö, som tillverkar plywood och har cirka 140 anställda.

Riksväg 13 tangerar trafikområdets östra del. Området har dels ett flertal anslutningsvägar till riksvägen, dels direkt vägförbindelse med Hudiksvall. Den trafik, som numera ombesörjes på bandelen Harmånger—Bergsjö är enligt järnvägsstyrelsen så obetydlig, att den utan svårighet kan övertagas av ortens vägnät. Den kollektiva persontrafiken på landsväg är väl utvecklad.

På bandelen har under de senaste åren varje vardag framförts två kombinerade person- och godståg i vardera riktningen.

Antalet vid bandelen försålda personbiljetter har från år 1945 till år 1958 nedgått från 8 393 till 1 120, eller med 87 %. Minskningen torde icke ha nämnvärt påverkats av tågtidtabellen för banan, enär denna i stort sett icke förändrats efter år 1940. Antalet resor beräknades genom en specialundersökning år 1957 och uppgick då till i genomsnitt nio per vardag eller cirka två per personförande tåg. Banan användes icke för resor av arbetare eller skolbarn och saknar helt betydelse som persontransportled genom att rikliga alternativa rese-möjligheter med väg-bussar finnes. Busstrafikens relativa betydelse framgår därav, att enligt trafikräkning för busslinjen Hudiksvall—Bergsjö under veckan 8—14 mars 1959 medeltalet resande vid avgång och ankomst Bergsjö uppgick till i medeltal 196 per dag.

Statens järnvägars paket- och ilstykkegodstrafik på sträckan Harmånger—Bergsjö visar en viss ökning sedan år 1945, medan fraktstykkegodstrafiken nedgått. Det totala antalet styckegodsexpeditioner har minskat med en femtedel sedan år 1945. Genomsnittliga antalet expeditioner per vardag var år 1958 för paket- och ilstykkegoods 33 och för fraktstykkegoods 30. Det av SJ befordrade fraktstykkegodset har redan överförs från järnväg till lastbil. Paket- och ilstykkegodset, som fortfarande befordras på järnväg, är av så ringa omfattning att transporterna kan övertagas av statens järnvägars busstrafik i området.

I fråga om vagnslastgodset på bandelen uppgick antalet avsända och mottagna expeditioner år 1945 till 1 358 och år 1958 till 359, vilket innebär en minskning med 74 %. Speciella undersökningar rörande den transporterade godsmängden har gjorts vid skilda tillfällen och utvisar följande.

År	Ton
1951	12 500
1954	8 600
1956	6 100
1958	4 100

Det ekonomiska resultatet av järnvägsdriften på Bergsjöbanan var mindre tillfredsställande redan under NHJ:s förvaltningstid 1897—1926. Visserligen uppvisades som regel överskott, oftast obetydliga, men undantagsvis uppgående till inemot 50 000 kr. Då avsättning till förnyelse icke förekom vare sig i form av fondering eller avskrivning, måste emellertid dessa överskott betraktas som fiktiva. Någon utdelning till NHJ:s aktieägare kom icke heller ifråga.

Under OKB:s förvaltning, 1927—1932, då bandelens trafikunderlag minskades av flera orsaker — ökad bilkonkurrens, nedåtgående konjunkturer samt nedläggning av ett sågverk vid Högen — redovisades betydande årliga underskott, varierande mellan 72 700 och 96 000 kr. Efter det att OKB införlivats med statsbanenätet har det ekonomiska resultatet av driften på bandelen Harmånger—Bergsjö icke kontinuerligt redovisats separat. Beräkningar och utredningar om driften på bandelen ger dock belägg för att resultatet av denna järnvägs drift, efter viss förbättring under 1930-talets slut, gradvis försämrats.

Vid nyligen företagen utredning har den ekonomiska belastning, som det innebär för statens järnvägar att upprätthålla trafiken på bandelen, fastställts genom beräkning av hur SJ-företagets intäkter och kostnader skulle förändras om bandelen nedlades. Mindreintäktskalkylen bygger på bedömningar av det trafikbortfall, som en nedläggning kan väntas medföra. Mindrekostnaderna har beräknats med utgångspunkt från fortsatt långvarigt upprätthållande av smalspårstrafiken, som skulle förutsätta att banan rustades upp för en kostnad av 1,15 milj. kr. för att förebygga en kraftig stegring av underhållskostnaderna. Beräkningarna, som baserats

på 1957 års prisnivå och 1958 års trafikvolym och trafikstruktur, har i sammanfattning givit följande resultat:

	Kr
Mindreintäkter per år	41 000
Mindrekostnader per år	418 000
Resultatförbättring per år	377 000

Kostnaderna för ombyggnad av bandelen till normalspår har beräknats enligt olika alternativ, vilka schematiskt sammanställts i det följande.

Alt.	Standard	Investeringsbehov, kr	Årligt underskott, kr
1	60—80 km/tim	4 390 000	529 000
2	40 km/tim	3 800 000	495 000
3	40 km/tim, endast godstrafik	3 650 000	430 000
4	20 km/tim, industrispår	2 825 000	264 000

De angivna beloppen är beräknade vid 1957 års prisnivå utom för alternativ 4, som avser 1958 års prisnivå.

Förhandlingsöverenskommelse år 1961

Under åren 1958—1961 har överläggningar ägt rum mellan representanter för å ena sidan kommunikationsdepartementet och å andra sidan Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad i syfte att söka nå en överenskommelse om revidering av 1945 års avtal. I mars 1961 har förhandlingsdelegationerna enats om ett förslag till avtal och förklarat sig skola hos vederbörande huvudmän tillstyrka, att avtal träffas i överensstämmelse med förslaget.

Avtalsförslaget har följande lydelse.

Mellan svenska staten, å ena, samt Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad, nedan kallade kommunerna, å andra sidan, har följande avtal träffats rörande järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö m. m.

§ 1

Staten förbinder sig att låta upprusta landsvägen Bergsjö—Ilsbo—Hudiksvall (Länsväg 758). Vägen kommer därvid att iordningställas för 10 tons axeltryck och 18 tons boggitryck samt förses med en 6 m bred, belagd vägbana. Projekterings- och byggnadsarbetena avses skola bedrivs med sikte på att vägen skall vara iordningställd före utgången av år 1964, i den mån det icke av vägbyggnadstekniska skäl kan vara lämpligt att låta beläggning av vissa sträckor anstå till 1965.

§ 2

Mom. 1. Av Ostkustbanans aktiebolag utfärdade skuldbevis, omnämnda i en av Kungl. Maj:t den 26 juli 1927 godkänd överenskommelse mellan

Ostkustbanans aktiebolag och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag, skola inlösas med kapitalbeloppen. Staten har därvid att senast den 1 januari 1962 till Bergsjö kommun utgiva 53 300 kronor och till Hudiksvalls stad 80 000 kronor för de av kommunerna innehavda skuldbevisen. Därjämte skall före nämnda dag erläggas 83 000 kronor till Bergsjö kommun mot att kommunen åtager sig att svara för den betalningsskyldighet som må föreligga enligt av andra än kommunen och Hudiksvalls stad innehavda skuldbevis.

Mom. 2. Utöver de i mom. 1 angivna beloppen har staten att senast den 1 januari 1962 till Bergsjö kommun erlägga ett belopp av 650 000 kronor, att av kommunen avsättas i en fond till stöd för näringslivet i kommunen.

Mom. 3. För fullgörandet av de i mom. 1 och 2 angivna förbindelserna skall staten äga tillgodogöra sig Bergsjö bredspårsfond.

§ 3

Kommunerna avsäga sig samtliga på grund av tidigare avtal dem tillkommande rättigheter och anspråk gentemot staten beträffande järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö samt förklara sig icke hava någon erinran mot att trafiken å ifrågavarande järnvägslinje nedlägges omkring den 1 januari 1962 och att spåren därefter upprivas.

§ 4

Sedan trafiken å järnvägslinjen nedlagts, skola statens järnvägar svara för att särskilda anordningar finnas för in- och utlämning av paket-, il- och fraktstyckegods i Bergsjö kyrkby, så länge detta är motiverat med hänsyn till godstrafikens omfattning.

§ 5

Genom statens järnvägars försorg skall uppföras en busstation i Bergsjö kyrkby. Den statens järnvägar tillhöriga mark inom Bergsjö kyrkby som ej erfordras för busstationen med därtill hörande garage och uppställningsplatser för bussar skall — sedan järnvägstrafiken nedlagts och spåren upprivits — i första hand hembjudas till kommunen.

§ 6

Parterna förutsätta, att befordringen av gods, som f. n. transporteras i vagnslaster, efter nedläggningen huvudsakligen kommer att ske i beställningstrafik med de lastbilar, som redan finnas tillgängliga för dylik trafik inom järnvägslinjens trafikområde. För att kunna underlätta godsbefordringen vid mera betydande temporär ansvällning av trafiken komma statens järnvägar att ansöka om tillstånd till beställningstrafik med ett av de fordon, som äro stationerade i Hudiksvall och användas i linjetrafik, i och för fordonets användning för transport av vagnslastgods från och till Bergsjö kommun. Därest undantagsvis de nu nämnda transportmedlen tillfälligt icke skulle räcka till för att tillgodose trafikbehovet, komma statens järnvägar — i den mån trafikbehovet icke täckes på annat sätt — att hos vederbörande länsstyrelse söka utverka tillfälligt tillstånd att bruka lastbilar från annat håll inom SJ-koncernen. Statens järnvägar skola noga följa transportsituationen i avsikt att i görligaste mån snabbt kunna tillgodose uppträdande transportbehov.

§ 7

Kommunerna förklara sig införstådda med att efter järnvägstrafikens nedläggning befordran med bil skall ske mot de person- och godstaxor, som gälla för biltrafik.

Denna överenskommelse, som ej är för staten bindande förrän densamma godkänts av Kungl. Maj:t, skall träda i tillämpning fr. o. m. den dag, då sådant godkännande lämnats.

Avtalsförslaget har godkänts av kommunalfullmäktige i Bergsjö kommun och stadsfullmäktige i Hudiksvall den 26 april 1961.

I anslutning till redogörelsen för avtalsförslaget må här nämnas, att behållningen i Bergsjö bredspårsfond beräknas uppgå till ca 517 000 kr. per den 1 januari 1962. Om avsättningar till fonden i enlighet med bestämmelserna i 1927 års avtal hade fullgjorts även för tiden efter år 1945, skulle fondens behållning per den 1 januari 1962 ha uppgått till ca 908 000 kr.

Departementschefen

Vid 1945 års riksdag fattades beslut att den ca 2 mil långa, smalspåriga järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö skulle ombyggas till normalspår. Riksdagen godkände samtidigt ett avtal med Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad rörande breddningen. Någon tidpunkt för breddningen var ej fixerad i avtalet, utan ombyggnaden förutsattes icke skola komma till utförande förrän detta befunnes motiverat såsom led i åtgärder för sysselsättning av friställd arbetskraft.

De förutsättningar, som gällde vid beslutet om breddningen av denna bana, har under de gångna 16 åren radikalt förändrats. Såväl person- som godstrafiken på banan har fortlöpande minskat i avsevärd grad genom att en allt större del av trafiken inom området övergått till landsväg. Sedan år 1945 har persontrafiken minskat med 85 à 90 % och vagnslastgodset med ca 75 %. Antalet resor uppgår till mindre än tio per vardag eller till i genomsnitt ca två per personförande tåg. Av den totala godsmängden till och från Bergsjö i ton räknat svarar landsvägstransporterna för icke mindre än ca 95 %. Några planer för näringslivets utveckling inom bygden av sådan art eller omfattning, att trafikapparatens utformning skulle kunna påverkas därav, är ej kända.

Statens järnvägars förlust på driften av bandelen — eller rättare uttryckt resultatförbättringen vid en nedläggning av bandelen — har beräknats till ca 375 000 kr. per år. Investeringsutgifterna för bandelens breddning kan i dagens penningvärde beräknas till omkring 3 mkr. vid lägsta industrispårsstandard och till 4 à 5 mkr. om även persontåg skall kunna framföras på banan. Även efter en ombyggnad skulle banan gå med betydande driftunderskott.

Mot bakgrunden av nu angivna förhållanden har det länge stått klart, att

ett fullföljande av 1945 års beslut om breddning av banan skulle innebära en felinvestering. Från statens sida har därför förhandlingar tagits upp med de lokala intressenterna om revidering av 1945 års avtal. Vid förhandlingarna — som till en början fördes av järnvägsstyrelsen, sedermera under ledning av en särskilt förordnad ordförande och slutligen av kommunikationsdepartementet — har meningsmotsättningarna rörande villkoren för en revision av avtalet varit stora och överläggningarna har därför dragit ut på tiden. Till slut har dock överenskommelse kunnat träffas, under förbehåll av vederbörande huvudmäns godkännande.

För att klargöra den huvudsakliga innebörden av det framlagda avtalsförslaget torde jag först få sammanfatta de mera väsentliga punkterna i tidigare överenskommelser rörande Bergsjöbanan.

Bergsjöbanan anlades i slutet av 1800-talet av ett enskilt företag, Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag, och järnvägslinjen sträckte sig ursprungligen från Bergsjö till Hudiksvall. I samband med tillkomsten av Ostkustbanan norr om Hudiksvall träffades år 1927 en överenskommelse om försäljning av Bergsjöbanan 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 erhöll intressenterna i Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag räntefria skuldbevis å belopp, motsvarande halva aktiekapitalets värde. De avstod alltså från kontant likvid och ränta, detta i syfte att 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 % ränta på skuldbevisen, vilka medel skulle av riksgäldskontoret förvaltas och förräntas såsom en särskild fond, Bergsjö bredspårsfond.

I avtalet fanns vidare bl. a. vissa regler för hur frågan om ombyggnaden skulle avgöras. Dessa bestämmelser innebar ej någon juridiskt tvingande skyldighet för statsmakterna att låta verkställa ombyggnaden.

Sedan Ostkustbanan införlivats med statens järnvägar, övergick förpliktelserna enligt överenskommelsen på järnvägsstyrelsen.

1927 års avtal ersattes år 1945 av den av mig inledningsvis nämnda överenskommelsen, vari staten åtog sig att — utan precisering av tidpunkten — ombygga Bergsjöbanan till normalspår. Enligt bestämmelser i 1945 års avtal skulle statens skyldigheter att göra inbetalningar till Bergsjö bredspårsfond upphöra, och staten skulle äga fritt förfoga över fondens behållning i och för ombyggnaden. De av Ostkustbanans aktiebolag utfärdade skuldbevisen skulle också upphöra att gälla.

Jag övergår härefter till att redogöra för det nya avtalsförslagets innehåll.

Enligt avtalsförslaget upphäves statens skyldigheter enligt 1945 års avtal och kommunerna förklarar sig ej ha något emot att trafiken på Bergsjöbanan nedlägges omkring den 1 januari 1962 och att spåren därefter upprives. För att bereda bandelsintressenterna kompensation för den uteblivna breddningen gör staten vissa åtaganden.

För det första skall landsvägen Bergsjö—Ilsbo—Hudiksvall upprustas till en i avtalet närmare angiven standard, som överensstämmer med den gängse vid nybyggnader av vägar med i stort sett motsvarande trafik. Viss del av vägen har redan ombyggt genom beredskapsarbeten. De återstående kostnaderna för vägupprustningen kan beräknas till ca 7 mkr. Vid bedömningen av den ekonomiska innebörden av denna förpliktelse bör beaktas, att arbetet är att anse som ett tidigareläggande av ett projekt, som under alla förhållanden skulle komma till stånd i en framtid.

För det andra erlägger staten ett belopp motsvarande i runt tal det nominella värdet av de av Ostkustbanans aktiebolag utfärdade skuldbevisen eller 216 300 kr. Härav erhåller Hudiksvalls stad sin andel om 80 000 kr., medan till Bergsjö kommun utbetalas dels kommunens egen andel om 53 300 kr., dels resterande 83 000 kr. mot att kommunen åtager sig att svara för den betalningsskyldighet som må föreligga gentemot övriga skuldbevisinnehavare.

För det tredje skall staten till Bergsjö kommun erlägga ett engångsbelopp av 650 000 kr., att av kommunen avsättas till en fond för näringslivet i kommunen.

Vidare har överenskommit, att staten för fullgörandet av sina förpliktelser äger tillgodogöra sig behållningen i Bergsjö bredspårsfond. Denna behållning utgör per den 1 januari 1962 ca 517 000 kr.

Den ekonomiska uppoffringen för staten i anledning av breddningsbeslutets hävande skulle alltså — förutom kostnaderna för tidigareläggandet av vägarbetena — uppgå till ca $(216\ 000 + 650\ 000)$ 866 000 kr. minskat med 517 000 kr., d. v. s. 349 000 kr. I sammanhanget må framhållas att, om avsättningar till bredspårsfonden även efter år 1945 hade gjorts enligt det ursprungliga avtalet, fondens behållning, således exklusive skuldbevisens kapitalbelopp, per den 1 januari 1962 skulle ha uppgått till ca 908 000 kr.

Utöver nämnda bestämmelser om kompensation för den uteblivna breddningen innehåller avtalsförslaget vissa föreskrifter om ersättningstrafiken vid nedläggning av Bergsjöbanan. Bl. a. skall genom statens järnvägars försorg i Bergsjö kyrkby uppföras en busstation, vilken enligt järnvägsstyrelsens uppfattning erfordras för ett ändamålsenligt ordnande av busstrafiken i bygden.

De med staten avtalsslutande parterna är enligt förslaget — i likhet med vad fallet var vid 1945 års avtal — Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad. Fullmäktigeförsamlingarna i dessa kommuner har godkänt avtalet.

Enligt min mening innebär det upprättade avtalsförslaget en godtag-

bar uppgörelse ur statsverkets synpunkt. Den ekonomiska uppoffringen för staten i form av engångsutgifter till följd av det nya avtalet kan bedömas icke överstiga investeringsutgiften vid ett fullföljande av breddningsbeslutet. Avtalsrevisionen innebär samtidigt att en i nuvarande läge meningslös investeringsutgift utbytes mot åtgärder, som kommer ifrågavarande bygder till påtaglig nytta, varjämte driftförlusterna för upprätthållande av den kollektiva trafiken på Bergsjö kan minskas avsevärt genom att trafiken överföres på landsväg. Jag tillstyrker således, att avtalsförslaget godkännes för statens del.

Utgifterna för vägens iordningställande torde — i den mån arbetena icke kommer till utförande såsom beredskapsarbeten — få bestridas från anslaget Vissa vägbyggnadsarbeten. Vad som utöver behållningen i Bergsjö bredspårsfond erfordras för inlösen av skuldbevisen och för engångsersättningen till Bergsjö kommun bör bestridas av statens järnvägars driftmedel.

Beslut om nedläggande av järnvägstrafiken torde framdeles i vanlig ordning få träffas av Kungl. Maj:t. I samband därmed kommer frågan om ytterligare bestämmelser rörande ordnandet av ersättningstrafiken att upptagas till prövning.

Under åberopande av det anförda och under förmälan att intet torde vara att erinra mot att propositionen av riksdagen behandlas senare än under innevarande vårsession hemställer jag att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att, med upphävande av 1945 års riksdags beslut rörande ombyggnad till normalspår av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö, bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna förutnämnda avtalsförslag.

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

Ur protokollet:

Curt Ohrner