

Nr 98

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tilllägg till investeringsplanen för statens järnvägar.

(4:e avd.)

1:o) **Anläggande av järnväg mellan Malmbanan och Svappavaara.** I propositionen nr 96 har Kungl. Maj:t (punkt 1, s. 2—5, av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 10 mars 1961) föreslagit riksdagen att en godsjärnväg må anläggas på sträckan Malmbanan—Svappavaara i huvudsaklig överensstämmelse med ett av järnvägsstyrelsen framlagt förslag i frågan.

I propositionen lämnas inledningsvis (s. 2 och 3) vissa uppgifter rörande den av Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag (LKAB) planerade malmbrytningen inom det s. k. Svappavaaraområdet i Norrbotten. Vidare lämnas (s. 3 och 4) en redogörelse för den framställning som av järnvägsstyrelsen, i skrivelse den 7 februari 1961 i anledning av den planerade malmbrytningen, gjorts om anläggande av en godsjärnväg mellan Malmbanan och Svappavaara.

Departementschefen har i frågan anfört följande.

LKAB har beslutat anlägga ett nytt gruvfält inom det s. k. Svappavaaraområdet ca 40 km ostsydost om Kiruna. Brytningen avses i första hand skola koncentreras till järnmalmsfyndigheterna vid Leveäniemi. Den nya gruvan, vilken kommer att bli en av de största i landet, innehåller malmtillgångar vilka torde räcka flera generationer. Brytningen torde kunna komma i gång under år 1964. Produktionen under första året beräknas till ca 500 000 ton för att därefter successivt ökas till 3 milj. ton per år. Investeringarna för gruvdriften uppskattas till minst 100 mkr under de fem första åren.

En förutsättning för att den planerade brytningen skall komma till stånd är att frågan om malms transport från gruvområdet löses på ett tillfredsställande sätt. Vid undersökningar har konstaterats att järnvägstransport av malmen fram till Malmbanan ställer sig fördelaktigare än landsvägs-transport. Efter förhandlingar mellan SJ och LKAB har järnvägsstyrelsen föreslagit anläggandet av en ca 38 km lång järnväg från det planerade gruvområdet fram till Malmbanan. Järnvägen skulle för SJ:s del komma att draga en kostnad av 40 mkr i 1960 års penningvärde. LKAB:s kostnader för bangård m. m. i Svappavaara beräknas till ca 3 mkr. Under förutsättning att arbetena med järnvägen påbörjas sommaren 1961 beräknas järnvägen vara färdigställd då brytningen påbörjas hösten 1964. Kostnaderna skulle fördela sig med 5, 10, 15 respektive 10 mkr på budgetåren

1961/62—1964/65. Den föreslagna järnvägen är med hänsyn till de intäkter, som påräknas från malmtransporterna på sträckan, för SJ:s del företagsekonomiskt fullt motiverad.

Jag tillstyrker, att en järnväg anlägges mellan Malmbanan och Svappavaara i huvudsaklig överensstämmelse med styrelsens förslag. Finansieringen av projektet under budgetåret 1961/62 bör ske inom statens järnvägars ordinarie investeringsram om 326 mkr. Därest riksdagen ej har något att erinra däremot har jag för avsikt att senare föreslå Kungl. Maj:t att ett belopp av 5 mkr överföres från investeringsanslaget Bana och byggnader till investeringsanslaget Nybyggnad och ombyggnad av järnvägslinjer. I enlighet med järnvägsstyrelsens förslag bör investeringsbeloppet avskrivnas med 10 % årligen.

Utskottet. Vad departementschefen sålunda anfört och förordat har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Utskottet hemställer följaktligen,

att riksdagen må medgiva att i huvudsaklig överensstämmelse med vad i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 10 mars 1961 föreslagits en godsvagn järnväg må anläggas på sträckan Malmbanan—Svappavaara.

2:o) **Ny tågfärja.** Kungl. Maj:t har (punkt 2, s. 5—11) föreslagit riksdagen att järnvägsstyrelsen må bemyndigas att utlägga beställning å en ny tågfärja.

I skrivelse den 16 februari 1961 har *järnvägsstyrelsen* hemställt om ett anslag om 3 mkr för budgetåret 1961/62 till en ny tågfärja. En redogörelse för framställningens närmare innebörd lämnas å s. 5—10 i propositionen.

Departementschefen har i frågan anfört följande.

I sin framställning om investeringsanslag för budgetåret 1961/62 upp tog järnvägsstyrelsen ett belopp av 3 mkr för beställning av en ny tågfärja. Vid anmälan av styrelsens äskanden i årets statsverksproposition (bil. 28) uttalade jag, att jag inte var beredd att på grundval av det föreliggande materialet ta ställning till förslaget om denna färja.

Järnvägsstyrelsen har numera inkommit med ytterligare material för frågans bedömning. Behovet av en ny färja är i första hand föranlett av att kapacitetsgränsen för överföring av godsvagnar på leden Trelleborg—Sassnitz i stort sett är uppnådd, vilket tidvis lett till stockningar av järnvägsvagnar, särskilt på den svenska sidan. Deutsche Reichsbahn avser visserligen att — sannolikt med början år 1963 — under viss del av året sätta in en ny, stor färja på leden. Om den nu förutsebara trafikökningen på leden fortsätter är dock detta kapacitetstillskott icke till fyllest, utan ytterligare överföringskapacitet måste tillkomma snarast möjligt för att transportefterfrågan på denna färjled skall kunna tillgodoses.

Dessutom föreligger för den av SJ drivna färjleden Malmö—Köpenhamn ett behov att hålla en tillfredsställande reserv för den tid den ordinarie färjan är på varv och för inträdande störningar på linjerna Trelleborg—Sassnitz och Hälsingborg—Helsingör. Detta reservbehov gör sig starkare gällande allteftersom trafiken ökar.

Järnvägsstyrelsen anser, att för enbart leden Trelleborg—Sassnitz en ny storfärja av samma typ som »Trelleborg» skulle vara att föredra. Kostnaderna för en sådan färja har uppskattats till 30 mkr. En sådan färja utlöser emellertid behov av ett nytt och dyrbart färjläge i Trelleborg. Med hänsyn härtill och till behovet av ökad kapacitetsreserv för linjen Malmö—Köpenhamn är järnvägsstyrelsen närmast böjd för att förordna en något mindre färja, som uppskattats kosta ca 25 mkr. Det slutliga ställningstagandet till frågan om färjans storlek anser järnvägsstyrelsen böra bero på utgången av förhandlingar, som styrelsen skall föra med de Danske Statsbaner och Deutsche Reichsbahn.

För egen del vill jag framhålla, att färjtrafiken på ifrågavarande leder tillgodoser för landets näringsliv viktiga transportbehov. Dessutom är det för SJ:s ekonomi av stor betydelse att järnvägens färjtransporter kan skötas på ett tillfredsställande sätt. Betydelsen ligger till väsentlig del i den trafik, som färjreelsen tillför järnvägens landsträckor. Enligt min mening har järnvägsstyrelsen anfört bärande skäl för att en ny tågfärja bör anskaffas. Jag tillstyrker därför, att styrelsen bemyndigas att lägga ut beställning på en ny färja. Bemyndigandet bör omfatta en färja av den typ, för vilken järnvägsstyrelsen angivit kostnaden till 25 mkr. Därest förhandlingarna med grannförvaltningarna skulle leda till att en större färja bör byggas, förutsätter jag att ärendet på nytt underställes Kungl. Maj:ts och riksdagens prövning med hänsyn till de för dagen icke överblickbara investeringar i ett nytt färjläge, som en sådan färja för med sig.

Någon ökning av investeringsramen för SJ under budgetåret 1961/62 i anledning härav bör enligt min mening ej vidtagas, utan projektet torde för nästa budgetår böra finansieras genom att anslaget Rullande materiel och sjöfartsmateriel förstärkes med erforderligt belopp från dispositionsanslaget.

Utskottet får med biträdande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställa,

att riksdagen må medgiva att järnvägsstyrelsen i enlighet med vad i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 10 mars 1961 förordats må bemyndigas utlägga beställning å en ny tågfärja.

Stockholm den 5 maj 1961

På statsutskottets vägnar:

ERNST V. STAXÄNG

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Näsström, Boman, Einar Persson, Birger Andersson, fröken Andersson, herrar Axel Johannes Andersson, Thun, Bergman, Holmqvist, Per Jacobsson, Bengtson, Ragnar Bergh, Rikard Svensson, Mårtensson och Eric Carlsson; samt

från a n d r a kammaren: herrar Staxäng, Petterson i Degerfors, Gustafsson i Stockholm, Malmborg, Karlsson i Olofström, Svensson i Stenkyrka, Blidfors, Almgren, Eliasson i Sundborn, fröken Elmén, herrar Johansson i Norrköping, Gustafsson i Uddevalla, fröken Karlsson, fru Holmberg och herr Nelander.

Reservation

vid punkten 2 (Ny tåg färja) av herr Nelander.