

Nr 131.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag för budgetåret 1951/52 till vissa ytterligare investeringar i statens järnvägars fond; given Stockholms slott den 16 mars 1951.

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

GUSTAF ADOLF.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen framlägges förslag om vissa ersättningsanskaffningar och förnyelsearbeten för malmбанan. Totalkostnaden för dessa investeringar beräknas till 26,5 miljoner kronor, varav 13,8 miljoner kronor belöpa på budgetåret 1951/52.

Kungl. Maj:t begär vidare riksdagens bemyndigande att godkänna en överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och Aktiebolaget Hägglund & Söner angående anläggning m. m. av ett industrispår Örnsköldsviks västra—Gullänget. Totalkostnaden beräknas vid 1950 års prisförhållanden till 2,4 miljoner kronor, varav en miljon kronor belöpa på nästa budgetår.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 16 mars 1951.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga om anvisande av anslag för budgetåret 1951/52 till vissa ytterligare investeringar i statens järnvägars fond samt anför därvid följande.

1. Ytterligare investeringar för malmtrafiken.

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 pr år, därav

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

Den fastställda årskvantiteten må dock överskridas med intill 10 % under iakttagande av att de under en period av tre på varandra följande bokslutsår (1 okt.—30 sept.) bortfraktade kvantiteterna icke sammanlagt överstiga 27 milj. ton. Bolaget kan påfordra, att av nämnda kvantitet högst 7 milj. ton utfraktas över Narvik och högst 3,5 milj. 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 milj. 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.

Järnvägsstyrelsen.

I skrivelse den 13 mars 1951 har järnvägsstyrelsen meddelat, att malmtransporterna sedan några månader motsvara en årskvantitet av drygt 11 milj. 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 milj. 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 avnämmare, 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 ifråga 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.

Styrelsen övergår härefter till en redogörelse för de planerade åtgärderna och medelsbehovet. För vinnande av större överskådlighet behandlas investeringarna för ersättningsanskaffning m. m. jämsides med investeringarna för förstärkning av trafikkapaciteten m. m.

Elektrolok. Malmtågsloken äro alla av äldre datum och ha icke tillräcklig dragkraft för malmtåg av annars möjlig och ekonomisk storlek. Loken böra därför, enligt styrelsen, under alla omständigheter ombyggas för att erhålla större dragkraft.

I ett första skede innan de ombyggda loken hinna färdigställas, få D-lok från övriga SJ utlånas till malmbanan. D-loken sammankopplas två eller tre och utrustas för multipelkoppling, så att de hopkopplade loken kunna framföras av en enda förare.

För förverkligande av det utvidgade malmprogrammet erfordras jämväl anskaffning av nya lok.

Medelsbehovet för ombyggnad och anskaffning är nu svårt att fastställa på grund av prisnivåns rörlighet. Överslagsvis räknar styrelsen emellertid med ett

totalt medelsbehov av för ombyggnad 6 milj. kronor och för lokanskaffning 15 milj. kronor, varav under budgetåret 1951/52 resp. 2,5 och 5,0 milj. kronor. Därest det skulle visa sig, att haverier på befintliga lok skulle inträffa i större utsträckning än man nu har anledning räkna med, kan ytterligare lokanskaffning bli erforderlig.

Om beställningarna skola utläggas hos svenska verkstäder, torde med hänsyn till verkstädernas nuvarande hårt utnyttjade kapacitet leveranser icke med säkerhet kunna väntas förrän tidigast under år 1954. Man synes därför böra undersöka även utländska verkstäders möjligheter för snabbare leverans.

Malmvagnarnas åldersfördelning är mycket ogynnsam. Icke mindre än omkring 1 350 malmvagnar, eller en tredjedel av vagnparken, äro 40 år eller äldre. Under hänvisning både till den slopning, som betingas av denna ogynnsamma åldersfördelning, och till ökat behov av malmvagnar på övriga SJ begärde järnvägsstyrelsen i sin framställning den 23 september 1950 anslag under budgetåret 1951/52 för anskaffning av 250 malmvagnar. Båda de nämnda faktorerna ha under det gångna halvåret förstärkts. Sålunda kan nämnas, att malmvagnsparken minskats med 71 vagnar under år 1950, huvudsakligen på grund av att vagnarna varit fullständigt uttjänta. Nya behov av malmvagnar på övriga SJ för transporter av olika slag anmälas. Allt samverkar till att vagnbehovet nu är påtagligt större än på eftersommaren 1950. Mot bakgrunden av malmvagnarnas ogynnsamma åldersfördelning är detta ökade behov särskilt oroande. De 250 vagnar, vilka upptagits i statsverkspropositionen, äro således långt ifrån tillräckliga.

Under sådana omständigheter anser järnvägsstyrelsen det nödvändigt att hemställa om anslag för inköp av nya malmvagnar för en total kostnad av 12 milj. kronor. För att vinna en någorlunda tillfredsställande leveranstid torde det bl. a. med hänsyn till de svenska vagnverkstädernas belastning vara nödvändigt att placera åtminstone en del av beställningen i utlandet.

Vid den eventuella utökningen av transportprogrammet skulle härutöver erfordras ytterligare beställning av malmvagnar för ett beräknat sammanlagt belopp av 15 milj. kr., varav under budgetåret 1951/52 5 milj. kr. Vid dessa beräkningar har förutsatts, att svenska och norska statsbanorna skola gemensamt svara för anskaffningen av ytterligare erforderliga malmvagnar jämlikt gällande överenskommelse i ämnet av 6—8 oktober 1923. Detta förutsätter en betydande anskaffning även från norsk sida.

Bana och byggnader. För att kunna möta den planerade ökade trafiken måste vissa förstärknings- och utbyggnadsarbeten utföras. Dessa kunna dock inskränkas till bandelen Kiruna—Narvik, där kapacitetshöjning är mest trängande. För SJ del blir det således bandelen Kiruna—Riksgränsen, som kommer ifråga. Spåröverbyggnaden måste i viss utsträckning förbättras genom rälsutbyte och makadamisering m. m. och en del broar förstärkas. Vidare måste längre mötespår anordnas på ett antal bangårdar med hänsyn till en önskvärd ökning av

tågstorleken. Vid en utökning av lokparken skulle krävas vissa ändringar av anordningar vid lokstationer och verkstäder. Även en viss personalökning blir erforderlig. Härför kräves även nya personalbostäder jämte en upprustning av bostadsbeståndet.

Medelsbehovet för här uppräknade åtgärder har uppskattats till följande belopp.

Spåröverbyggnad	6,5 milj. kr.
Broar	0,3 „ „
Förlängda mötesspår m. m.	1,2 „ „
Vissa anordningar vid lokstationer och verkstäder	3,5 „ „
Bostäder (förslagsvis)	5,0 „ „
	Summa 16,5 milj. kr.

Dessa medel behöva disponeras successivt under de närmaste åren t. o. m. år 1954. Sistnämnda år, då de nya loken väntas, böra nämligen förstärkningsarbetena vara slutförda.

För budgetåret 1951/52 erfordras 4,0 milj. kr.

Kraftförsörjningen. För att säkerställa kraftförsörjningen erfordras vissa förbättringar av nuvarande anläggningar, bl. a. avseende inmontering av strömbrytare till en beräknad kostnad av 0,5 milj. kr. Detta belopp erfordras även om trafikkapaciteten ej skulle utökas.

Skall trafikkapaciteten höjas, måste även matningseffekten utökas. I detta syfte avser järnvägsstyrelsen att anordna en omformarestation i Kiruna, som i enlighet med tidigare uppgjorda planer ändock skall tillkomma. Järnvägsstyrelsen förutser, att styrelsen får anledning att återkomma härtill i sina petita för budgetåret 1952/53. Kostnaden uppskattas till ca 3 milj. kr.

Signal- och säkerhetsanläggningar. Om trafikkapaciteten hos malmbanan ökas enbart genom att man iordningställer densamma för tyngre tåg, skulle något nytt signal- och säkerhetssystem icke i och för sig erfordras. Å andra sidan äro nuvarande signalanläggningar icke utbyggda för den tågrörelse, som redan finnes. En modernisering är därför nödvändig. Härvid är automatisk blocksignalering i samband med komplettering av stationernas signalsystem obetingat att förorda. Förutom ökad säkerhet ger detta möjlighet till viss ökning av tågfrekvensen och smidigare avveckling av trafiken vid oregelmissigheter i tågföringen. En sådan automatisk anläggning påbygges framdeles med fördel med central fjärrmanövrering av stationernas signaler och växlar enligt ett system, som på fackspråk kallas CTC-systemet (Centralized Traffic Control). Härigenom vinnes smidigare tågföring och betydelsefull personalbesparing.

Medelsbehovet för automatisk linjeblockering på sträckan Kiruna—Riksgränsen beräknas till 2,5 milj. kr. samt för komplettering av stationernas säkerhetsanläggningar till 1,5 milj. kr. eller sammanlagt 4,0 milj. kr. Med hänsyn till

önskvärdheten att under alla omständigheter förbättra trafiksäkerheten på malmbanan är detta anslag erforderligt redan vid nuvarande trafik.

En senare utbyggnad till komplett CTC-anläggning inkl. härför erforderliga säkerhetsspår förutses under alla omständigheter. Den beräknas draga ett ytterligare medelsbehov av omkring 5 milj. kr., varav dock ingen del på budgetåret 1951/52.

Totalt respektive för budgetåret 1951/52 skulle alltså enligt styrelsens skrivelse erfordras

	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 „ „

Styrelsen, som förutsätter, att medlen ifråga skola hållas utanför den allmänna investeringsram, som finnes angiven i årets statsverksproposition, hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till anläggningar vid malmbanan för budgetåret 1951/52 anvisa

dels för ersättningsanskaffning m. m. ett investeringsanslag av 12 500 000 kronor
dels, med de under 1)–3) angivna förutsättningarna, för förstärkning av trafikkapaciteten ett investeringsanslag därutöver av 14 000 000 kronor.

Departementschefen.

Av järnvägsstyrelsens framställning framgår, att en betydande ersättningsanskaffning av rullande materiel nu erfordras för malmbanan, om den av stats-

makterna 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 bliva 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.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att under statens affärsverksfonder, statens järnvägar för budgetåret 1951/52 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. Anläggning av industrispår Örnsköldsvik—Gullänget.

Aktiebolaget Hägglund & Söners industrianläggningar vid Gullänget, beläget cirka 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 arbetsmarknadskommission 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 ifrågasvarande industriföretag skulle få sin kommunikationsfråga löst — är emellertid alltjämt oavgjord.

Järnvägsstyrelsen.

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 trafi-

kering 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 torde såsom bilaga få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Styrelsen har i sin förenämnda skrivelse till en början meddelat, att företagets ledning under hand gjort förnyade framställningar om järnvägsstyrelsens medverkan till anläggning av ett industrispår mellan Gullänget och statens järnvägars nuvarande bannät. Därvid har med siffror belysts den alltjämt fortgående kraftiga expansionen av ifrågavarande företag, på vars tillverkningsprogram f. n. stå omnibuskarosserier, spårvagnar, rälsbussar, elektriska motorer och elektriska svetsmaskiner ävensom ett antal smärre artiklar, företrädesvis inom den elektrotekniska branshen. I anslutning härtill har framhållits, att direkt spårförbindelse med järnväg under sådana förhållanden och särskilt med hänsyn till att tillverkningsprogrammet numera i så stor utsträckning är inriktat på tunga och skrymmande produkter, delvis även på spårbunden rullande materiel, måste betraktas som synnerligen värdefull såväl för företaget som för statens järnvägar.

Ehuru styrelsen väl förstår de svårigheter och hinder i utvecklingen som föranledas av att en tung och på spårbunden materiel inriktad industri saknar spårförbindelse med järnväg, har styrelsen likväl ansett sig böra i första hand undersöka, huruvida icke företagets önskemål och behov i transporthänseende på ett billigare sätt skulle kunna tillmötesgåas medelst specialfordon för landsvägstransport, s. k. vagnbjörnar. Styrelsens undersökningar ha givit vid handen, att ur transportteknisk synpunkt intet hinder föreligger för en sådan lösning och att denna skulle kräva lägre kostnad än vad ett industrispår kan betinga, även om detta utföres på enklast tänkbara och följaktligen billigaste sätt.

Bolagets ledning har emellertid icke ansett vagnbjörnsalternativet likvärdigt med industrispårsalternativet och har till stöd för denna mening bl. a. framhållit, att företaget har behov av direkt spårförbindelse för att utan tidsödande och besvärliga transporter kunna utföra provkörningar av rälsbussar och annan spårbunden rullande materiel. Bolaget lägger så stor vikt vid denna omständighet, att det förklarar sig villigt att bestrida de årliga kostnaderna — inklusive ränta på anläggningskapitalet — för det billigaste ifrågakommande industrispårsalternativet, trots att detta som nyss nämnts ställer sig dyrare än vagnbjörnsalternativet.

Järnvägsstyrelsen anser för sin del, att dessa från bolagets sida framhållna synpunkter och önskemål förtjäna beaktande, i all synnerhet som företaget redan anlitar statens järnvägar i stor utsträckning för sina transporter, och statens järnvägar dessutom genom tillkomsten av en direkt spårförbindelse ha möjlighet och utsikter att erhålla väsentligt ökade transporter av råvaror, t. ex. virke, samt färdigprodukter och annat gods som för närvarande transporteras landsvägs- eller sjöledes. Någon motsvarande trafikökning lär knappast vara att

förvänta, därest bolagets transportfråga löses genom tillhandahållande av vagnbjörnar.

Det måste vidare ur statens järnvägars synpunkt anses vara värdefullt att få direkt spårförbindelse med ett företag, som redan nu åtagit sig och som i framtiden i än större utsträckning kan komma att åtaga sig leverans av rälsbussar och annan rullande materiel till statens järnvägar. För närvarande föreliggande — såsom även överrevisorerna framhållit i sin berättelse över statens järnvägars förvaltning budgetåret 1949/50 — svårigheter att erhålla anbud på rullande materiel i tillräcklig omfattning.

Med hänsyn till det anförda anser järnvägsstyrelsen ett industrispår — trots de därmed förenade högre kostnaderna — vara att föredraga framför vagnbjörnsalternativet, även om frågan bedömes ur statens järnvägars intressesynpunkt. Styrelsen har därför med Aktiebolaget Hägglund & Söner träffat förenämnda överenskommelse om anläggning, underhåll och trafikering av ett industrispår mellan Örnsköldsvik och Gullänget. Överenskommelsen har i princip utformats så, att bolagets bidrag till kostnaderna för industrispåret blir beroende av storleken av företagets samlade järnvägstransporter under varje år. Härigenom kommer det att bli fördelaktigt för företaget att i största möjliga utsträckning anlita statens järnvägar för sina transporter.

Beträffande *sträckningen* av ifrågavarande industrispår har styrelsen framhållit i huvudsak följande:

Enligt det ursprungliga i samband med norrlandskommitténs utredningar framlagda förslaget skulle industrispåret — till den del detsamma sammanfaller med sträckningen för den då tänkta ostkustbanan — utgå från den nuvarande banlinjen Örnsköldsvik—Mellansel vid Översjöla och framdragas uteder markslutningen väster om landsvägen till Lilla Backsjön, där landsvägen skulle korsas i planläge. Därifrån skulle spåret följa samma väg omkring 1 km och sedan gå i östlig riktning utmed Åsbergets norra sluttning fram till bebyggelsen i Gullänget och bolagets fabriksområde.

Ifrågavarande sträckning har emellertid vid nu företagna närmare undersökningar visat sig mindre lämplig ur driftteknisk synpunkt, på grund av att spåret får sin anslutning 6 km utanför Örnsköldsvik.

Med hänsyn härtill har styrelsen även ansett sig böra undersöka ett annat alternativ, enligt vilket industrispåret kommer att utgå från hållplatsen Örnsköldsviks västra, passera Dalgatan i planläge och därefter gå i en 1 000 m lång tunnel genom Åsberget. Vid tunnelns östra ände korsas landsvägen till Gullänget medelst en vägbro. Till denna punkt är sträckningen gemensam med ett av alternativen för den förlängda ostkustbanan. Från nyssnämnda vägbro följer industrispåret landsvägen i nordlig riktning fram till bolagets fabriksområde.

Spårlängder och anläggningskostnader — de senare baserade på prisnivån sommaren 1950 — framgå av följande sammanställning. I de angivna beloppen ingå icke kostnader för marklösen och eventuella skadeersättningar, vilka kostnader enligt avtalets § 3 skola bestridas av bolaget.

	Alt. I Översjöla— Gullänget	Alt. II Örnsköldsvik V— Gullänget
Spårlängd, m		
del, som skulle kunna användas för en eventuell ostkustbana	5 700	1 410
del, som även efter anläggande av en eventuell ostkustbana skulle komma att förbli industrispår	800	1 060
	Hela spårlängden	2 470
Spårlängd Örnsköldsvik—Gullänget, km	11,9	3,3
Anläggningskostnad, milj. kr.		
gemensamma delen	1,1	2,2
egentliga industrispåret	0,1	0,2
	Summa	2,4

I anslutning härtill framhåller styrelsen, att alternativ II trots den kortare spårlängden blir avsevärt dyrare i anläggning än alternativ I, enär spåret vid alternativ II till stor del måste framdragas i tunnel. Härav följer, att den del av årskostnaderna, som utgöres av kapitaltjänstkostnader, är högre för alternativ II än för alternativ I. Övriga konstanta årliga kostnader beräknas däremot bli lägre, som framgår av följande sammanställning:

	Alt. I Översjöla— Gullänget kronor	Alt. II Örnsköldsvik V— Gullänget kronor
Banunderhåll	17 000	6 000
Avsättning till värdepapperskonto	4 000	2 000
Ränta å anläggningskapitalet, 3 ¼ %	39 000	78 000
	Summa konstanta kostnader	86 000

De variantkostnaderna äro, erinrar styrelsen, avhängiga av trafikomfattningen och kunna därför icke närmare preciseras. De äro i och för sig i detta sammanhang av underordnad betydelse, enär statens järnvägar genom särskilda tilläggsavgifter få dessa kostnader täckta, vilket alternativ som än utföres. Då emellertid de två alternativens relativa lönsamhet icke kan bedömas utan hänsynstagande till de variantkostnaderna kan nämnas, att dessa enligt alternativ II beräknas bli 35 à 40 % lägre än enligt alternativ I. Detta skulle innebära, att den högre räntekostnaden för alternativ II till mer än 50 % täckes genom lägre drift- och underhållskostnader. Mellanskillnaden, ca 20 000 kronor per år,

motsvarar kapitaliserad efter $3\frac{1}{4}$ % ett kapital på 0,6 miljon kronor. Enligt denna beräkning utgör den kalkylatoriska skillnaden i kapitalbehov för de båda alternativen, enligt sammanställningen här förut uppgående till $(2,4 - 1,2 =)$ 1,2 miljon kronor, i själva verket endast $(1,2 - 0,6 =)$ 0,6 miljon kronor. Härtill kommer, att en ökning av drift- och underhållskostnaderna, vare sig den beror på trafikökning eller på löne- och prisstegring, vidgar avståndet mellan kostnadsbeloppen för de två alternativen och utjämnar i motsvarande mån den kalkylatoriska skillnaden i kapitalbehov.

Även om skillnaden mellan de båda alternativen i fråga om kapitalbehov på anfört sätt kan reduceras till tunnelalternativets förmån, är det dock, framhåller styrelsen, en fråga på lång sikt, huruvida full likvärdighet i ekonomiskt hänseende kan uppnås, om hänsyn toges enbart till industrispårets räntabilitet. Styrelsen tvekar emellertid icke att förorda alternativ II, enär bortsett från det större kapitalbehovet alla faktorer tala för detta alternativ. Trots att kapitalbehovet är dubbelt så stort, bli de konstanta kostnaderna för banan — inklusive räntekostnad — endast 40 à 45 procent högre, och de varianta kostnaderna bli 35 à 40 procent lägre. Totalt kunna årskostnaderna för tunnelalternativet beräknas bli endast 20 à 25 procent högre. På tunnelalternativets kreditsida står bl. a. kortare spårlängd med därav följande minskning av underhåll och besparingar i växlingstid. Den omständigheten, att spåret på en sträcka av 1 km framföres i tunnel, bidrager ej oväsentligt till att sänka kostnaderna för underhåll, snöröjning o. d. Även ur anläggningssynpunkt har tunnelprojektet en fördel, nämligen att det lämpligen kan drivas något hårdare under vintern och därigenom i viss utsträckning bereda sysselsättning åt från banunderhållet friställd arbetskraft, även om, vilket är sannolikt, själva tunneldrivningen kommer att utlämnas på entreprenad. Vidare torde en tunnel som den här föreslagna böra tillmätas viss betydelse för civilt försvaret inom orten. Slutligen må nämnas, att en från Örnsköldsvik mot norr förlängd ostkustbana knappast kan tänkas erhålla annan sträckning än den här föreslagna från Örnsköldsviks västra. Gjorda undersökningar ha givit vid handen, att det preliminära förslaget med anknytning vid Översjöla icke är lämpligt.

Enligt den träffade överenskommelsen svarar bolaget för så stor del av de konstanta kostnaderna som svarar mot det billigare industrispårsalternativet. Merkostnaderna för tunnelspårsalternativet anser styrelsen böra bestridas av statens järnvägar, med hänsyn till att det billigare alternativet är tillfyllest ur bolagets synpunkt. Styrelsen anser det icke uteslutet, att denna merkostnad indirekt täckes genom de ökade fraktintäkter, som tillkomsten av ett industrispår kan komma att medföra.

Det planerade industrispåret beräknas kunna utföras inom en tid av 2 år, varvid 1 miljon kronor av anläggningsekostnaden beräknas belöpa på första året och återstoden på året därpå.

Departementschefen.

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 miljon kronor. För alternativ 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 % 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.

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

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna föreliggande 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.

Till vad föredragande departementschefen under punkterna 1 och 2 hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämma, behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Hård af Segerstad.

Överenskommelse

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen och Aktiebolaget Hägglund & Söner, Örnsköldsvik, angående anläggning, underhåll och trafikering av spår mellan Örnsköldsviks västra och bolagets fabriksanläggning i Gullänget.

§ 1.

Mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen, nedan benämnd styrelsen, och AB Hägglund & Söner, nedan benämnt bolaget, har — under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande — följande överenskommelse träffats.

§ 2.

1) Styrelsen förbinder sig att anlägga och underhålla ett normalspår mellan Örnsköldsviks västra och en punkt A på bifogade karta¹ (med punkten A avses den punkt närmast Örnsköldsvik, där bolaget framdeles kan komma att anlägga en växel för spårsystemet inom fabriksområdet i Gullänget). Sträckan Örnsköldsviks västra—punkt B på bilagda karta, benämnes i det följande L.

Styrelsen svarar härvid för kostnaderna avseende spåret Örnsköldsviks västra—A, dock med undantag för de med bestämmelserna i § 3 förenade kostnaderna. Denna spårdel blir statens järnvägars egendom.

Bolaget svarar härvid helt för anläggnings- och underhållskostnaderna avseende spår från A in på fabriksområdet. Dessa spår bliva bolagets egendom. Styrelsen åtager sig dock att enligt särskild överenskommelse och i enlighet med vad här nedan sägs för bolagets räkning anlägga dessa spår.

2) För spåranläggningen från punkten A in på fabriksområdet gäller i övrigt följande:

a) Anläggningen underhålles av statens järnvägar på bolagets bekostnad på av statens järnvägars banbefäl godkänt sätt. Statens järnvägars personal skall äga obehindrat tillträde till fabriksområdet i och för järnvägstjänsten.

b) Erforderlig rengöring från is och snö m. m. i spåret utföres och bekostas av bolaget.

c) Kostnaderna för alla genom statens järnvägars försorg för bolagets räkning utförda arbeten och tillhandahållen materiel, beräknade enligt vid statens järnvägar gällande bokförings- och debiteringsbestämmelser, gäldas månadsvis enligt av vederbörande baningenjör utfärdad räkning. För av statens järnvägar tillhandahållen spår- och förreglingsmateriel tillämpas de priser, styrelsen fastställer.

d) I fråga om spåranläggningens trafikering ävensom försiktighetsmått till förekommande av eldfara skola trafikbefälets föreskrifter lända till noggrann efter rättelse.

e) Byggnader få icke uppföras, anläggningar utföras eller varor uppläggas på närmare avstånd än 2,6 meter från spårmit, dock att utan hinder härav må

¹ Kartan är här utelämnad.

efter medgivande av baningenjören uppföras lastkaj eller lastbrygga, som icke inkräktar på gällande normalsektion för fria rummet. Vid kurvspår utökas förenämnda avstånd i enlighet med vid statens järnvägar gällande bestämmelser.

f) Bolaget övertager allt ansvar för skada, som förorsakas av den å spår-anläggningen bedrivna järnvägstrafiken genom eld från lok eller på annat sätt, vare sig skadan uppstår å person eller egendom, tillhörig SJ, bolaget eller tredje man; dock är bolaget befriat från sitt ovannämnda ansvar, ifall skadan bevisligen förorsakas av vårdslöshet från SJ:s personal.

Ifall SJ:s lok eller vagnar jämte därtill hörande materiel och gods, som befinna sig inom bolagets område, utsättas för skada eller förlust, som ej är att hänföra till järnvägstrafiken, åvilas ansvaret härför bolaget.

3) I fråga om kostnaderna för vagnöverlämningen och växlingsarbetet inom fabriksområdet skall gälla särskild överenskommelse.

4) Lastnings- och lossningsfrister beräknas och vagnspengar erläggas enligt vid statens järnvägar gällande bestämmelser.

5) Statens järnvägar berättigas att för egen eller trafikanters räkning använda spåret Örnsköldsviks västra—A, då detta enligt trafikbefälets beprövande kan ske utan hinder för bolagets trafik.

§ 3.

Bolaget åtager sig att för SJ:s räkning träffa avtal med vederbörande markägare och andra sakägare, så att styrelsen berättigas utan ersättning för mark och intrång med äganderätt förvärva erforderlig mark för framdragande av spåret Örnsköldsviks västra—A och trafikering för all framtid. Alla kostnader härför skola bestridas av bolaget.

§ 4.

Styrelsen förbinder sig att, sedan ovannämnda spår tagits i bruk, frakta allt vagnslastgods till och från bolagets fabriksanläggning i Gullänget, varvid bolaget har att såsom ersättning för transporten mellan fabriksanläggningen och Örnsköldsviks västra erlägga en avgift för varje avsänd eller ankommen vagn. För närvarande beräknas avgiften till tio kronor per tvåaxlig vagn. Avgiftens storlek regleras i framtiden i proportion till den i § 5 omnämnda kvoten mellan fraktsatserna för vissa tariffer.

§ 5.

Bolaget förbinder sig att som bidrag till kostnaderna för anläggande och underhåll av spåret Örnsköldsviks västra—A årligen i efterskott från den dag spåret tagits i bruk till styrelsen erlägga ett belopp av 60 000 kronor, vilket belopp dock skall undergå följande justeringar:

a) Därest Socialstyrelsens allmänna levnadskostnadsindex vid närmaste kvartalsskifte före den dag, då beloppet förfaller till betalning, stigit från den 1 oktober 1950 (I = 168) skall beloppet 60 000 kronor ökas i samma proportion som indexvärdena.

b) Därest bolagets samlade järnvägsfrakter för transporter på spåret till och från fabriksområdet under ett kalenderår överstiga 270 000 kronor skall ovanstående eventuellt enligt a) justerade belopp 60 000 kronor för detta år minskas med en fjärdedel av det belopp, varmed de samlade järnvägsfrakterna överstiga 270 000 kronor. Vid denna beräkning skall dock hänsyn tagas till eventuella förhöjningar i den ordinarie järnvägstaxan sålunda, att ovanstående grundbelopp 270 000 kronor ökas i samma proportion som kvoten av medeltalet av fraktsatserna enligt tarifferna 7 A och 8 A för avstånden 600, 800 och 1 000 km enligt den förhöjda taxan och samma medeltal enligt den 1 oktober 1950 gällande taxan. Först om ett års fraktbelopp överstiger det på detta sätt förhöjda grundbeloppet, skall bolagets årliga bidragsbelopp till statens järnvägar på angivet sätt minskas. Med bolagets samlade järnvägsfrakter enligt detta moment förstås statens järnvägars fraktinkomster för samtliga transporter till och från bolagets anläggning i de fall frakten har erlagts av bolaget.

c) Därest bansträckan L skulle komma att ingå i en för allmän trafik öppen järnvägslinje mellan Örnköldsvik och Husum eller någon ort belägen norr om Husum skall bolagets bidrag reduceras till en sjättedel av det belopp, som bolaget eljest skulle haft att erlägga.

§ 6.

Därest arbetet med järnvägsanläggningen Örnköldsviks västra—A icke igångsatts före den 1 oktober 1958, upphör denna överenskommelse att gälla.

Därest i framtiden de förutsättningar, som legat till grund för detta avtals ingående, icke längre skulle förefinnas eller hava undergått avsevärd förändring och därför villkoren i avtalet skulle bli uppenbart oskäligen för någondera kontrahenten, kunna villkoren ändras, om så kan ske utan att andra kontrahentens rättmätiga intressen bli åsidosatta.

Twist angående tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse skall hänskjutas till avgörande av skiljemän enligt lag.

Denna överenskommelse, av vilken två lika lydande exemplar äro upprättade och utväxlade, får icke på annan överlätas med mindre styrelsen därtill lämnat sitt på överenskommelsen tecknade medgivande.

Örnköldsvik den 12 mars 1951.

Stockholm den 13 mars 1951.

Aktiebolaget Hägglund & Söner.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

P. E. Hägglund.

Erik Upmark.

/ Tage Berger.