

Nr 152

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upphävande av avtal om breddning av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö.

(4:e avd.)

I propositionen nr 169 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 12 maj 1961, föreslagit riksdagen att, med upphävande av 1945 års riksdags beslut rörande ombyggnad till normalspår av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö, bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna ett i propositionen framlagt avtalsförslag.

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. En redogörelse för avtalets innehåll återfinns i propositionen (s. 3).

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.

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 kommit-

téerna 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. I propositionen lämnas (s. 4 och 5) en närmare redogörelse för avtalet samt riksdagens ställningstagande härtill.

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. Sedan järnvägsstyrelsen i yttrande över framställningen förklarat det vara angeläget att ärendet omprövades i hela dess vidd har genom landshövdingen i Gävleborgs län J. Lingman utredning verkställts rörande bandelens fortsatta ställning och därmed sammanhängande spörsmål.

Vissa uppgifter om bandelens driftförhållanden, trafik och ekonomi m. m. — hämtade ur dels de av utredningsmannen överlämnade handlingarna, dels en av järnvägsstyrelsen den 28 september 1959 gjord framställning om nedläggning av driften på bandelen — lämnas på s. 6—8 i propositionen.

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 (se s. 8—10 i propositionen).

Departementschefen erinrar inledningsvis om det vid 1945 års riksdag fattade beslutet om ombyggnad till normalspår av den ca 2 mil långa, smalspåriga järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö. 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.

Departementschefen anför vidare bl. a. följande.

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 så-

dan art eller omfattning, att trafikapparaten 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 å 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 klargörande av den huvudsakliga innebörden av det framlagda avtalsförslaget sammanfattar departementschefen vidare de mera väsentliga punkterna i tidigare överenskommelser rörande Bergsjöbanan enligt följande.

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.

Departementschefen anför härefter följande beträffande det nya avtalsförslaget innebär m. m.

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 bredspårfond. 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 bredspårfonden 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 järnvägstyrelsens uppfattning erfordras för ett ändamålsenligt ordnande av buss-
trafiken 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 godtagbar 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 bredspåringsfond erfordras för inlösen av skuldbevisen och för engångersättning 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 upp- tagas till prövning.

Utskottet. Redan vid 1945 års riksdag uttalade statsutskottet (jfr SU 107), i anledning av det då framlagda förslaget om breddning av Bergsjöbanan, viss tvekan om de trafikekonomiska betingelserna var tillräckligt gynnsamma för att motivera banans ombyggnad till normalspårig sådan. Starka billighetsskäl ansågs dock tala för en breddning.

Det har emellertid länge stått klart, att ett fullföljande av 1945 års beslut i frågan skulle innebära en felinvestering. Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse, att en överenskommelse i ärendet mellan berörda parter nu kunnat träffas. Den föreslagna avtalsrevisionen innebär, som departementschefen framhållit, att en i nuvarande läge meningslös investeringsutgift utbytes mot åtgärder, som kommer berörda bygder till påtaglig nytta, varjämte driftsförlusterna för upprätthållande av den kollektiva trafiken på Bergsjö kan minskas avsevärt genom att trafiken överföres på landsväg. Med beaktande av sålunda anförda omständigheter vill även utskottet för sin del förordad ett godtagande av avtalsförslaget, som redan godkänts av Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad.

Då utskottet icke heller funnit anledning till erinran mot vad departementschefen i förevarande sammanhang i övrigt anför och förordat hemställer utskottet,

att riksdagen må, med upphävande av 1945 års riksdags beslut rörande ombyggnad till normalspår av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö, bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna ett vid statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 12 maj 1961 fogat avtalsförslag i ämnet.

Stockholm den 7 november 1961

På statsutskottets vägnar:

ERNST V. STAXÅNG

Närvarande: se under utlåtandet nr 151.