

Nr 25.

Ankom till riksdagens kansli den 3 mars 1933 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upprivning av bispåret Lövlid—Holmselehamn vid statens järnvägar m. m.

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 3 februari 1933 avlåten proposition, nr 88, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag föreslagit riksdagen medgiva, att bispåret Lövlid—Holmselehamn må vid lämplig tidpunkt upprivas och därvid tillvaratagna effekter försäljas.

Då statsmakterna år 1916 beslöto fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön till Gällivare, ingick som ett led i detta företag anläggande av bispår från lämplig punkt å sträckan Volgsjön—Stensele till Malgomajsjön, vars sjöområde till följd av de omkringliggande trakternas bördighet ansetts kunna bliva en viktig trafikled i kombination med inlandsbanan.

Nämnda bispår, som anlades från Lövlid å inlandsbanan till Holmselehamn vid Malgomajsjön, har en längd av 7 kilometer och öppnades för allmän trafik i juni 1924.

I skrivelse den 21 oktober 1932 har *järnvägsstyrelsen* gjort framställning om tillstånd att nedlägga trafiken å spåret i fråga samt vid lämplig tidpunkt uppriva detsamma. Av i ärendet verkställd utredning framginge, bland annat, att genom spårets upprivning och försäljning av tillvaratagna effekter statens järnvägar skulle tillföras ett engångsbelopp av omkring 40,000 kronor, att inlevereras till statsverket, varjämte en årlig besparing i underhållet av omkring 7,000 kronor skulle vinnas. Dessa siffror, jämförda med de obetydliga fraktinkomsterna — i medeltal per år 720 kronor, varav på bispårets andel 60 kronor — gäve vid handen, att ett fortsatt bibehållande av bispårstrafiken icke vore ekonomiskt försvarbart.

Departementschefen har tillstyrkt järnvägsstyrelsens ifrågavarande förslag. Departementschefen har därjämte biträtt riksräkenskapsverkets uppfattning, att de vid nedläggandet av järnvägslinjen inflytande försäljningsmedlen böra utnyttjas för återbetalning å de för anläggningen anvisade anslagen, samt att den del av det till bispåret hänförliga lånemedelskapitalet, som icke härigenom erhåller täckning, inräknas i det statens järnvägars lånemedelskapital, som på grund av den beslutade och delvis genomförda nedskrivningen av statens järnvägars lånekapital ersatts med annat kapital än lånemedelskapital. Det mot angivna, i samband med järnvägsanläggningens slopande

icke återbetalade kapitalet bör därefter genom avskrivning avföras ur statens järnvägars räkenskaper.

Med anledning av att under ärendets utredning jämväl uppkommit fråga om betydelsen av bispårets upprivning för av S. Holmgren bedriven kalktillverkning å Storholmen vid Malgomajsjön vill utskottet erinra om att Kungl. Maj:t i proposition nr 86 föreslagit nedskrivning av ett Holmgren beviljat låneunderstöd för anordnande av berörda tillverkning. Beträffande detta ärende har jordbruksutskottet i utlåtande nr 28 avgivit yttrande.

Utskottet.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må medgiva, att bispåret Lövlid—Holmselehamn må vid lämplig tidpunkt upprivas och därvid tillvaratagna effekter försäljas.

Stockholm den 3 mars 1933.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzelius, Lindblad, Widell, Olof Olsson, Nilsson* i Malmö, *Carlsson* i Gävle, *Asplund, Ernfors*, friherre *Lagerfelt, Nilsson* i Fredriksfält, *Nylander* och *Sandén*; samt

från andra kammaren: herrar *Holmgren, Jansson* i Falun, *Strindlund, Persson* i Fritorp, *Eriksson* i Stockholm, *Jeppsson, Andersson* i Prästbol, *Ward, Lindskog, Högström* och *Isacson*.