

Nr 43.

Ankom till riksdagens kansli den 28 mars 1933 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående nedläggande av Svartälvs järnväg m. m. jämte en i ämnet väckt motion.

(4:e avd.)

I en till riksdagen avlåten, den 20 januari 1933 dagtecknad proposition, nr 55, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att Svartälvs järnväg må nedläggas samt till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar försäljas eller, på sätt departementschefen föreslagit, disponeras för vägändamål.

I sammanhang med Kungl. Maj:ts förevarande förslag har utskottet förehaft en inom första kammaren av herr *O. H. Åkerberg* väckt motion, nr 236, däri hemställts, att riksdagen till beslutet om Svartälvsbanans nedläggande måtte foga det villkoret, att nedläggandet skall ske först när de vägar, som befolkningen efter järnvägens nedläggande är hänvisad till, försatts i ett under alla delar av året brukbart skick.

Svartälvs järnväg omfattar sträckan mellan Kortfors å Nora Bergslags järnväg och Grythyttedalen å Bergslagens järnväg. Svartälvs järnväg, som är smalspårig, har en längd av 38 km.

Sedan Svartälvs järnvägsaktiebolag år 1909 blivit försatt i konkurs, nödgades fullmäktige i riksgäldskontoret å exekutiv auktion den 23 mars 1910 inropa järnvägen med rullande materiel m. m. för statsverkets räkning. Genom brev den 29 april 1910 uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att tills vidare från och med den 1 maj samma år förvalta järnvägen på enklaste och billigaste sätt utan ändring i den vid järnvägen anställda personalens ställning samt med tillämpande av dittills för järnvägen gällande taxor och reglementen.

I skrivelse den 23 november 1932 har *järnvägsstyrelsen* gjort framställning om nedläggande av ifrågakvarande järnväg.

Till stöd härför har styrelsen anfört att större delen av den trafik, som Svartälvs järnväg tidigare hade att besörja, numera övergått till andra transportmedel (landsvägar och flottleder), i den mån den icke på grund av minskad bruksrörelse helt bortfallit. Järnvägens affärsresultat hade därigenom så försämrats, att inkomsterna numera icke täckte mer än ungefär hälften av utgifterna. Järnvägsstyrelsen har vidare meddelat, att styrelsen förhandlat med angränsande järnvägar, Nora Bergslags och Bergslagens, om järnvägens försäljning till dem, helt eller delvis. Liknande förhandlingar hade även förts med Hällefors bruks aktiebolag och Carls-

dahls aktiebolag. Samtliga nu nämnda intressenter hade emellertid antingen helt avböjt ett sådant förvärv eller också avgivit underhandsbud, vilka såsom understigande motsvarande beräknade realisationsvärden icke kunde av järnvägsstyrelsen förordas till antagande.

Länsstyrelsen i Örebro län har till järnvägsstyrelsen avgivit yttrande i ärendet och därvid meddelat, att befolkningen i orten ävensom trafikanter samt övriga, vilkas intresse kunde av frågan beröras, lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet samt att därjämte den 28 maj 1932 sammanträdde hållits med ombud för större trafikanter och anslutande järnvägar ävensom vederbörande vägstyrelser.

Länsstyrelsen har för egen del anfört i huvudsak följande:

Befolkningen i den trakt av länet, där Svartälvs järnväg framgår, vore i fråga om vägförbindelser illa tillgodosedd. I Svartälvsdalen mellan Grythyttted och Kortfors funnes för närvarande icke någon allmän väg, och de enskilda vägarna vore av mycket dålig beskaffenhet. Härav följde, att järnvägen även med den inskränkta trafik, som därå under senare år upprätt hållits, för befolkningen vore av betydelse och att järnvägsdriftens upphörande måste innebära en icke ringa olägenhet.

I händelse av järnvägens nedläggande måste ortens kommunikationsbehov på annat sätt tillgodoses. Länsstyrelsen hade låtit verkställa undersökning härom samt för ändamålet funnit erforderligt, att de nuvarande enskilda utfartsvägarna Elvestorp—Kråkviken å (landsvägen Nora—Grythyttted) samt Rockesholm—Stadra (vid samma landsväg) iordningställdes och att därjämte förbättrad vägförbindelse, till större delen lämpligen med utnyttjande av den nuvarande järnvägsbanken, anordnades mellan Elvestorp och Rockesholm. På föranstaltande av länsstyrelsen hade civilingenjören A. Blomberg i Hällefors uppgjort summariska planer med kostnadsförslag till dessa vägarbeten, vilka sammanlagt beräknats draga en kostnad av omkring 380.000 kronor. De nya eller ombyggda vägarna skulle fortfarande bliva av enskild natur, men dock sådana, att de motsvarade trafikens behov.

Under förutsättning att nödiga vägförbindelser bleve anordnade i huvudsaklig överensstämmelse med de föreliggande förslagen, hade länsstyrelsen intet att erinra mot nedläggande av järnvägsdriften å Svartälvs järnväg.

I ärendet hava utlåtanden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens arbetslöshetskommission, domänstyrelsen och riksräkenskapsverket.

Järnvägsstyrelsen har vidare gjort två framställningar i fråga om den vid Svartälvs järnväg anställda personalen, vilken på grund av de särskilda förvaltningsförhållandena icke tillhör statens järnvägars personal. Över dessa framställningar har kommunikationsverkens lönenämnd yttrat sig.

Departementschefen har anfört, att ehuru rådande ekonomiska förhållanden givetvis bidragit till den under de senaste åren inträdda ytterligare minskningen av trafiken, denna minskning dock på grund av övergång till andra trafikmedel syntes till största delen bliva bestående. Det syntes därför uppenbart, att tillräckliga skäl saknades för bibehållande av järnvägslinjen. För traktens behov lämpade samfärdsmedel — det gällde här en befolkning, av uppgifter i handlingarna att döma uppgående till ett antal av omkring 700 — syntes kunna, i den mån så befunes erforderligt, åstadkommas genom förbättrade vägförbindelser. För möjliggörande av ett med hänsyn till anspråken på statsmedel erforderligt, mera ingående bedömande av vägbehovet

och lämpligaste sättet att tillgodose detsamma syntes dock den härutinnan föreliggande utredningen böra kompletteras. Vad beträffade finansieringen av sådana eventuella vägarbeten, till vilka bidrag av statsmedel kunde komma att utgå, borde, i enlighet med riksräkenskapsverkets uttalade uppfattning, vid järnvägens försäljning inflytande medel icke komma till användning för ändamålet.

Med tillstyrkande, att trafiken å Svartälvs järnväg vid lämplig tidpunkt nedlägges, har departementschefen vidare anfört följande:

»Efter trafikens nedläggande torde till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar få försäljas, vartill riksdagens medgivande nu torde böra inhämtas. Därest någon del av den till järnvägen hörande marken skulle erfordras till väganläggning för domänverkets räkning, torde vad för sådant ändamål behöves få avgiftsfritt överlåtas till nämnda verk. Innan försäljning av övrig mark sker, torde ock böra tillses, i vad mån densamma lämpligen kan nyttiggöras för vägändamål. Även för sådant fall torde Kungl. Maj:t böra äga frihet att, där så av omständigheterna påkallas, upplåta järnvägens mark utan ersättning. I nu berörda hänseenden torde järnvägsstyrelsen böra hos Kungl. Maj:t göra eventuellt erforderlig framställning.»

I anslutning till den i ämnet väckta motionen förutsätter utskottet, att åtgärder vidtagas för att ortsbefolkningens trafikbehov må i nödig och lämplig utsträckning tillgodoses.

Utskottet.

I övrigt har Kungl. Maj:ts förevarande förslag ej givit utskottet anledning till erinran.

Utskottet hemställer alltså,

a) att riksdagen må medgiva, att Svartälvs järnväg må nedläggas samt till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar försäljas eller, på sätt departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 20 januari 1933 föreslagit, disponeras för vägändamål;

b) att herr Åkerbergs motion I: 236 må anses besvarad med vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 28 mars 1933.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzelius, Lindblad, Widell, Bergqvist, Nilsson* i Malmö, *Svensson* i Kompersmåla, *Oscar Olsson, Carlsson* i Gävle, *Ernfors, Bergström, Nilsson* i Fredriksfält och *Björck* samt

från andra kammaren: herrar *Holmgren, Jansson* i Falun, *Strindlund, Persson* i Fritorp, *Jeppsson, Andersson* i Höör, *Persson* i Falla, *Svensson* i Grönvik, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Högström* och *Isacson*.