

Nr 30.

Ankom till Riksdagens kansli den 12 april 1910 kl. 3 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 6, i anledning af Första kammarens fattade beslut om skrifvelse till Konungen i anledning af herr Bergströms motion nr 28 om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående utredning rörande betydelsen af smärre hufvudsakligen i skoqsbygder anlagda järnvägar.

Uti en inom Första kammaren väckt motion nr 28 har herr *Bergström* hemställt, att Riksdagen behagade anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda i motiveringen omhandlade småjärnvägars betydelse för den allmänna ekonomiska utvecklingen, i sammanhang därmed möjligheten att utan statsmakternas direkta inblandning och stöd åstadkomma enskilda järnvägar, hvilkas anläggning och drift anpassas så, att företagen blefve ekonomiskt tryggade med inkomsten af tillgänglig trafik.

Första kammaren har, på tillstyrkan af sitt första tillfälliga utskott, för sin del med anledning af förevarande motion beslutat: att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t ville låta här ofvan omnämnda, i kungl. brefvet af den 20 november 1908 anbefallda utredning jämväl omfatta de i motionen afsedda järnvägarna med 0,6 meters spårvidd och möjligast enkla utrustning.

Rörande motionärens motivering för sin hemställan, samt Första kammarens tillfälliga utskotts yttrande, hänvisas till motionen samt utskottsutlåtandet i frågan, hvars slut lyder:

Bih. till Riksd. Prot. 1910. 9 Saml. 2 Afd. 2 Band. 27 Häft. (Nr 30).

»På grund af hvad sålunda anförts, anser utskottet, att de af motionären ifrågasatta småbanorna icke kunna byggas och trafikeras för den låga kostnad, som af motionären beräknats, och ej heller, jämväl af andra skäl, få användning i den utsträckning, som af honom afsetts; men då dessa banor likväl synas kunna anordnas för en kostnad, som vida understiger hvad här i landet hittills ansetts möjligt beträffande banor för allmän trafik, samt deras betydelse såsom transportmedel i hvarje fall måste anses vara särdeles stor, finner utskottet det vara af betydelse och nytta att från auktoritativt håll erhålla en utredning beträffande ej mindre de tekniska minimifordringar och öfriga villkor, som måste uppställas för anläggning och drift af de omhandlade järnvägarna, än äfven de kostnader, som de kunna betinga. Då härtill kommer, att deras framdragande ofta icke torde vara möjligt utan att mark exproprieras, samt anordnande af sådana järnvägar ej heller synes kunna utan vidare öfverlämnas till den enskilda företagsamheten, får utskottet hemställa,» — — — —

*Utskottets
yttrande.*

De af motionären afsedda järnvägarne synas utskottet kunna vara af två slag: sådana afsedda uteslutande för godsbefordran, och sådana afsedda att jämväl kunna ombesörja en nödtorftig persontrafik. Det torde vara klart, att helt olika fordringar ur driftsäkerhetssynpunkt böra ställas på järnvägen allt efter som den tillhör det ena eller andra af dessa slag. Då motionären sålunda beräknat en af honom tänkt bana efter en byggnadskostnad af 5,020 kronor per kilometer med rullande materiel och Första kammarens utskott ansett kostnaden uppgå till mellan 13,000 och 21,000 kronor per kilometer beroende på terrängen, så torde dessa siffror vara i ena fallet väl låga, i andra för höga, om det gäller en bana »afsedd för enbart godsbefordran», och förhållandena kunna nog mångenstädes vara sådana, att en dylik bana vore befogad.

Emellertid synes det utskottet vara för Riksdagen af underordnad betydelse, huruvida en dylik järnvägsanläggning drager den ena eller andra kostnaden. Hvad som för Riksdagen bör vara det afgörande, är frågan om den betydelse dessa järnvägar kunna hafva för landets utveckling, samt hvad från statsmakternas sida kan, om så befinnes önskvärdt, göras, för att underlätta dylika banors tillkomst.

Beträffande dessa järnvägars betydelse för landets utveckling, så kan utskottet till fullo instämma med Första kammarens utskott, men vill dessutom framhålla att dylika järnvägar ej endast äga befogenhet som skogsbanor. På flera ställen af vårt land finnas industrier hvilkas bärighet är hotad på grund af dryga transportkostnader till närmaste

järnvägsstation eller hamn, och för hvilka möjligheten att kunna anordna en dylik bana för godstransport ej endast skulle betyda trygghet, utan äfven utveckling. Härför fordras emellertid rätt till expropriation af för anläggningen behöflig mark, och frånvaron af denna rätt torde nog vara orsaken till att dylika banor ej tillkommit i större utsträckning än hvad för närvarande är fallet. För framdragande af elektrisk kraftledning är numera rätt lämnad till expropriation, ehuru expropriationsförfarandet ej kan sägas motsvara de fordringar man numera kan ställa på detsamma ur praktisk synpunkt, speciellt vid framdragande af dessa kraftledningar, och detsamma torde kunna sägas, om det gällde expropriation för här omskrifna trafikleder.

Då emellertid sådan elektrisk kraftledning, visserligen i flere fall afser att föra ljus och kraft till olika samhällen, men ofta är ensamt afsedd för enskild industriell förbrukare, så synes det analogt kunna framställas fordran om rätt till expropriation för en ledning, det må nu vara en luftbana eller vanlig järnväg, som afser att från produktionsorten bortföra det färdiga material, som åstadkommit genom tillgodogörande af den kraft som tillförts ett industriellt verk genom den elektriska kraftledning, för hvilkens framdragande expropriationsrätt är beviljad.

Utskottet håller sålunda före att där så af Kungl. Maj:t pröfvas nödigt, rätt till expropriation må medgifvas äfven enskild byggare af trafikled, denna må nu vara afsedd enbart för godsbefordran eller för såväl gods- som personbefordran. Då liknande rätt genom grufvestadgans 35 § redan finnes tillerkänd grufägare, synes det utskottet så mycket mer angeläget att äfven annan produktiv verksamhet må kunna komma i åtnjutande af denna förmån.

Det torde vara själfallet, att olika tekniska minimifordringar rörande såväl bana som stationer och byggnader samt skilda bestämmelser rörande tåg hastighet och rullande materiel böra af Kungl. Maj:t föreskrifvas i samband med beviljande af koncession allt efter som banan är afsedd för uteslutande godsbefordran eller afsedd att jämväl upptaga persontrafik.

Då, såsom Första kammarens utskott omnämnt kungl. järnvägsstyrelsen erhållit i uppdrag »att efter samråd med kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, upprätta och till Kungl. Maj:t inkomma med plan för utredning af byggnads- och trafikeringskostnader för sekundär- och tertiärbano med 1,435 och 0,891 meters spårvidd af olika typer, hvarvid böra förutsättas så enkla byggnader och anordningar i öfrigt såväl vid stationerna som å banorna, som förhållandena kunna med-

gifva med hänsyn till de ändamål, hvarje olika bantyp bör uppfylla, den hastighet, som påräknats, och trafiksäkerhetens fordringar», så finner utskottet lämpligt att de olika bestämmelser som må prövas nödiga för här omhandlade banors anläggande, äfven böra utarbetas i samband med bestämmelser för öfriga enklare banor, hvarför utskottet föreslår,

att Andra kammaren ville biträda Första kammarens beslut, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t behagade anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta här ofvan omnämnda, i kungl. brefvet af den 20 november 1908 anbefallda utredning, jämväl omfatta de i motionen afsedda järnvägarna med 0,6 meters spårvidd och möjligast enkla utrustning.

Stockholm den 12 april 1910.

Å utskottets vägnar:

TH. FÜRST.

Herrar friherre *Fleetwood*, *Andersson* i Arvika, *Räf* och *Bogren* hafva anhållit få antecknadt, att de ej deltagit i detta ärendes behandling.
