

**Nr 26.**

Ankom till riksdagens kansli den 18 februari 1930 kl. 12 m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående nedläggande av statsbanedelen Dagarn—Hultebo m. m.*

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 16 januari 1930 avlåten proposition, nr 23, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att statsbanedelen Dagarn—Hultebo må upprivas samt att till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar må försäljas.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I proposition, nr 142, till 1914 års senare riksdag föreslog Kungl. Maj:t, i enlighet med av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 9 maj 1914 gjord hemställan, att riksdagen måtte besluta anläggning av en normalspårig statsbana mellan Dagarns station å statsbanan Örebro—Krylbo samt Hultebo i Skinnskattebergs socken för en beräknad kostnad av 435,000 kronor, att bestridas av lånemedel. Såsom närmare framgår av innehållet i det till propositionen fogade statsrådsprotokollet över civilärenden, var förslaget icke tillkommet för att tillgodose något ortsbefolkningens behov av förbättrade kommunikationsmedel utan närmast föranlett av framställning från ett enskilt företag. Mellan järnvägsstyrelsen och Ljusne—Voxna aktiebolag hade nämligen dessförinnan förts underhandlingar, vilka resulterat i en mellan parterna den 14 april 1914 träffad, propositionen närsluten överenskommelse angående villkor för transport av malm och tackjärn från Hultebo till Dagarn och därifrån till Stugsund, att gälla under förutsättning att Kungl. Maj:t och riksdagen beslutade anläggning av en bibana mellan nämnda orter.

Förslaget bifölls av riksdagen, som för ändamålet anvisade det äskade anslaget, med rätt för Kungl. Maj:t att därav förskottsvis redan under år 1914 av tillgängliga medel utanordna ett belopp av 200,000 kronor. Arbetet med järnvägens byggande igångsattes därefter omedelbart, och bandelen stod färdig att öppnas för trafik från och med den 1 september 1916. Efter räkenskapernas avslutande befanns byggnadskostnaden hava uppgått till 497,000 kronor eller 62,000 kronor mer än som blivit av 1914 års senare riksdag

anvisat. Täckning för sistnämnda belopp bereddes av 1918 års lagtima riksdag genom tillstånd att därför taga i anspråk överskott å vissa andra anslag av lånemedel.

I skrivelse den 17 september 1929 har *järnvägsstyrelsen* gjort framställning om upprivning av ifrågavarande bandel samt om försäljning av till bananläggningen hörande mark m. m. Enligt preliminär uppskattning beräknas ett realiserande av bandelens tillgångar inbringa cirka 40,000 kronor. För täckande av den för bananläggningen givna anslagssumman stå dessutom till förfogande 328,644 kronor 25 öre, utgörande av bolaget utgiven ersättning för att kontraktets bestämmelser angående frakterna icke uppfyllts, och 22,572 kronor av statens järnvägars förnyelsefond. Återstoden eller något mer än 100,000 kronor anser styrelsen böra avföras som förlust i 1930 års driftskostnadsstat.

Häröver hava utlåtanden avgivits av länsstyrelsen i Västmanlands län, domänstyrelsen och riksräkenskapsverket.

*Länsstyrelsen* har förklarat sig icke kunna göra någon erinran mot bifall till järnvägsstyrelsens förslag.

*Domänstyrelsen* har anfört bland annat följande:

Den huvudsakliga anledningen till järnvägens uppkomst har varit att underlätta transporter av järnmalm och tackjärn för enskilda bolags räkning.

Därest järnvägen från början hade utdragits mot väster över kronoparken Kloten, hade den förvisso haft större betydelse för domänverket, en betydelse, som skulle hava kommit att stegras med åren i den mån som virke av smärre dimensioner vunnit ökad avsättningsmöjlighet.

Vad domänstyrelsen på sin tid anfört rörande betydelsen för kronoparken Kloten av ifrågavarande järnväg samt dess eventuella framdragande västerut över kronoparken gäller ännu. Visserligen har någon nämnvärd utlastning av träkol icke skett över denna järnväg, beroende på att kolen hittills kunnat försälgas till kronoparken närliggande järnbruk, men domänverket har haft en kolbrygga uppförd vid Hultebo, som tidvis haft ett ej ringa inflytande på kolpriset vid denna ortsförsäljning.

Vidare har utfrakt enstaka år skett av rätt betydande mängder props, massaved och brännved.

Med den utveckling, motordriften numera fått, kan emellertid utlastning av smärre virkessortiment utan större fraktökning ske jämväl vid Skinnskattebergs järnvägsstation. Skulle emellertid träkol i framtiden icke kunna försälgas i orten och Dagarn—Hultebobanan icke för denna befaktning funnes att tillgå, bleve för stora delar av Klotens kronopark kolningen sannolikt omöjliggjord. Domänstyrelsen finner sig likväl icke böra ifrågasätta att ifrågavarande bandel med den begränsade sträckning den nu har fortfarande skall bibehållas, när dess betydelse enbart för kronans skogar icke kan motivera detsamma.

*Riksräkenskapsverket* har förklarat sig icke finna skäl till erinran mot järnvägsstyrelsens förslag.

*Departementschefen* har för egen del anfört följande:

»Av den föregående redogörelsen torde framgå, att ifrågavarande järnväg, som tillkommit huvudsakligen för transport av malm och tackjärn för ett enskilt bolags räkning, numera icke fyller någon uppgift, som synes kunna

motivera dess fortsatta bestånd. Vid sådant förhållande finner jag i likhet med järnvägsstyrelsen och de hörda myndigheterna lämpligast, att järnvägen, för undvikande av ytterligare förluster och värdeminskning, snarast möjligt upprives samt att till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar realiseras. Jag vill därför förorda, att riksdagens medgivande härtill inhämtas.

Efter realiserandet av tillgångarna torde, på sätt järnvägsstyrelsen förutsett, ett belopp motsvarande det i järnvägen nedlagda anläggningskapitalet, vilket i sin helhet utgått av länemedel, böra återlevereras till riksgäldskontoret. Mot styrelsens förslag beträffande sättet för beredande av tillgång till denna återleverering har jag intet att erinra. Därest riksdagen bifaller förslaget om bandelens upprivning och om försäljning av dess tillhörigheter, torde Kungl. Maj:t böra i fråga om återlevereringen meddela beslut i huvudsaklig överensstämmelse med vad järnvägsstyrelsen föreslagit.»

I samband med en blivande avyttring av den mark, varå banan gått fram, torde — med tanke på den gamla banvallens eventuella användbarhet för framdragning av en väg — böra undersökas, huruvida ej vederbörande vägdistrikt eller möjligen domänverket kan finnas villigt förvärva äganderätten till sagda mark.

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

Utskottet hemställer,

att riksdagen må medgiva, att statsbanedelen Dagarn—Hultebo må upprivas samt att till bananläggningen hörande mark och övriga tillgångar må försäljas.

Stockholm den 18 februari 1930.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, J. L. Widell, J. Nilsson i Malmö, C. P. V. Nilsson i Gränebo, E. J. G. Rosén, N. J. M. Svensson i Kompersmålå, E. A. Lundell, J. G. Walles och P. A. Bergström;

från andra kammaren: herrar A. Anderson i Råstock, L. J. Carlsson-Frosterud, P. M. Olsson i Blädinge, A. Å:son Törnkvist i Karlskrona, B. F:son Holmgren, E. J. Wigforss, J. Olofsson i Digernäs, O. Nilsson i Örebro, C. A. Anderson i Storegården, F. V. Sandvall och J. E. Andersson i Ovanmyra.

Utskottets  
yttrande.