

Nr 71.

Godkänd av första kammaren den 15 mars 1927.

Godkänd av andra kammaren den 15 mars 1927.

Riksdagens skrivelse till Konungen, i anledning av väckta motioner om inlösen av Kävlinge—Barsebäcks järnväg.

(Statsutskottets utlåtande nr 32.)

Till Konungen.

Uti två inom riksdagen väckta, likalydande motioner (I: 84 och II: 149) har hemställts, att riksdagen för sin del måtte besluta inlösen av Kävlinge—Barsebäcks järnväg så snart ske kan mot en ersättning motsvarande järnvägsbolagets svävande skuld vid övertagandet, dock högst ett-hundratiotusen (110,000) kronor.

Riksdagen kan i stort sett ansluta sig till de synpunkter järnvägsstyrelsen anlagt på förevarande förslag om statsinlösen av Kävlinge—Barsebäcks järnväg.

Av utredningen framgår, att, därest staten icke i detta fall ingriper, banans tillgångar sannolikt komma att realiseras och driften å banan läggas ned. Alldeles bortsett från de kännbara olägenheter, som för omkringliggande befolkning skulle följa av järnvägsdriftens nedläggning, samt det samhällsekonomiskt stora men, vilket en dylik omkastning av ortens trafikförhållanden skulle medföra, komme ock vissa mera direkta statsintressen att kännbart beröras av en sådan åtgärd. I detta avseende är att märka, hurusom banans ena slutpunkt utgöres av den på statsbanan Malmö—Göteborg belägna Kävlinge station, vilken jämväl är slutpunkt för den numera statsinlösta Kävlinge—Sjöbo järnväg; banan Kävlinge—Barsebäck ansluter sig således direkt till det övriga statsbanenätet, vilket härifrån tillföres viss trafik, som genom driftens nedläggande komme att bortfalla. Ett bibehållande av järnvägen Kävlinge—Barsebäck är ock av största betydelse för den med statsmedel utbyggda hamnen Barsebäck, som, anlagd som fiskehamn, i allt större utsträckning börjat angöras av mindre handelsfartyg.

Av statens järnvägars ledning har erinrats om de strävanden, som för närvarande från statsmakternas sida göra sig gällande att söka åstadkomma ett sammanförande i större enheter av små och i splittringen svagt ställda järnvägsföretag. Även ur denna synpunkt måste en stats-

inlösen framstå som motiverad, och det lär i anslutning härtill vara befogat uttala en förväntan, att banan på detta sätt lagd under enhetlig ledning skall kunna lämna ett drift- och trafikekonomiskt sett gynnsammare resultat än på sista tiden varit fallet.

Det torde alltså kunna fastslås, att ur allmän samhällelig synpunkt en statsinlösen av ifrågavarande bana framstår som önskvärd samt att en sådan inlösen även av järnvägstekniska skäl kan förordas. Med hänsyn härtill har riksdagen ansett sig kunna bifalla det motionsvis i detta avseende framlagda förslaget.

Själva inlösningssumman för järnvägen, vilken med utgångspunkt från storleken av den svävande skuld, som för närvarande åvilar företaget, i motionerna angiven till högst 110,000 kronor, torde böra avrundas till 100,000 kronor, ett belopp, som under förhandenvarande förhållanden lär få anses skäligt. Detta belopp torde böra under utgifter för kapitalökning såsom reservationsanslag uppföras å nästkommande års riksstat.

Riksdagen förutsätter, att järnvägsanläggningen överlämnas till staten fri från in-teckningar för gäld. I övrigt torde böra ankomma på Eders Kungl. Maj:t att godkänna de närmare villkoren för anläggningens övertagande.

Riksdagen, som framdeles under riksdagen kommer att anmäla sitt beslut i fråga om beredande av täckning för ifrågavarande anslag, får anmäla, att riksdagen för inlösen av Kävlinge—Barsebäcks järnväg för budgetåret 1927—1928 under utgifter för kapitalökning anvisat ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

Stockholm den 15 mars 1927.

Med undersåtlig vördnad.
