

## Nr 194.

Av herr **Mannerskantz m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av Kalmar—Torsås järnväg.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 129 angående statsförvärv av Kalmar—Torsås järnväg meddelas, att vid de förberedande förhandlingarna angående detta statsförvärv träffats överenskommelse, att Ljungbyholm—Karlslunda järnväg, som är en bibana till Kalmar—Torsås järnväg, ej skall ingå i statsförvärvet utan att i stället vederbörande bolag skall söka befrielse från de med järnvägskoncessionen följande skyldigheterna.

Av järnvägsstyrelsens i propositionen åberopade skrivelse framgår, att vid nedläggning av Ljungbyholm—Karlslunda järnväg den av Kalmar—Torsås järnväg bedrivna billinjetrafiken beräknas bliva utökad med linjetrafik för person- och godsbefordran från lämplig station på linjen Kalmar—Torsås—Påryd.

Av propositionen framgår vidare, att Karlslunda kommunalfullmäktige under framhållande av den stora betydelse, som järnvägen mellan Ljungbyholm—Påryd äger för hela den trakt banan genomlöper, hemställt, att järnvägen icke måtte nedläggas. Enligt fullmäktiges mening vore denna järnväg i ekonomiskt hänseende så nära förbunden med Kalmar—Torsås järnväg, att frågan om båda järnvägarnas införlivande med statens järnvägar borde upptas i ett sammanhang.

Med anledning av denna skrivelse erinrar departementschefen om att järnvägens ägare, Ljungbyholm—Karlslunda Nya Järnvägs Aktiebolag, hos Kungl. Maj:t anhållit om befrielse från de med järnvägskoncessionen följande skyldigheterna. Denna bolagets framställning har remitterats till länsstyrelsen i Kalmar för utlåtande. Innan sådant utlåtande inkommit, torde ställning icke böra tagas till frågan om järnvägens framtida existens. Det synes ej heller, fortsätter departementschefen, föreligga ett sådant samband mellan Kalmar—Torsås och Ljungbyholm—Karlslunda järnvägar, att frågan om ett förstatligande av Kalmar—Torsås järnväg bör uppskjutas till den tidpunkt, då Kungl. Maj:t slutligt prövar nyssnämnda bolags framställning. Av detta skäl har i den kungl. propositionen frågan om Ljungbyholm—Karlslunda järnvägs fortsatta existens icke upptagits.

Den omständigheten att enligt departementschefens mening icke ett sådant samband föreligger mellan Kalmar—Torsås och Ljungbyholm—Karlslunda järnvägar, att den senare järnvägen bör inbegripas i det föreslagna förstatligandet, får dock enligt vår mening icke utesluta, att vid riksdagens behandling av denna järnvägsfråga hänsyn tages jämväl till de trafikbehov och de lokala intressen, som Ljungbyholm—Karlslunda-järnvägen tillgodoser. Ett

nedläggande av denna järnväg skulle för den berörda bygden innebära stora olägenheter, vilka utförligt framhållits i den ovan åberopade skrivelsen från Karlslunda kommunalfullmäktige. Det synes därför icke rättvist och rimligt, att vid förstatligandet av Kalmar—Torsås järnväg helt lämna frågan om Ljungbyholm—Karlslunda järnvägs fortsatta existens öppen med den motiveringen, att järnvägens ägare hos Kungl. Maj:t anhållit om befrielse från de med järnvägskoncessionen följande skyldigheterna. Detta har uppenbarligen skett för att underlätta statsövertagandet av Kalmar—Torsås järnväg. Ehuru vi anse detta övertagande i nuvarande situation vara synnerligen önskvärt, vilja vi dock bestämt hävda, att jämväl de trafikintressen, som Karlslunda-banan tillgodoser, i detta sammanhang måste beaktas och att därför vid avgörandet av denna fråga från statsmakternas sida bör lämnas en bindande utfästelse, att trafikmöjligheterna inom Ljungbyholm—Karlslunda järnvägs trafikområde icke försämras eller fördyras genom ett eventuellt nedläggande av nämnda järnväg. Enligt vår mening tillgodoses detta önskemål billigast genom att statens järnvägar även tills vidare såsom för närvarande uppehåller trafiken på Ljungbyholm—Karlslunda järnväg, åtminstone till dess trafikförhållandena på annat sätt blivit tillfredsställande ordnade. Nybyggnad och omläggning av vägnätet i berörda bygder torde bli nödvändigt, därest järnvägen nedlägges. Under åren 1929—1933 har Ljungbyholm—Karlslunda järnväg redovisat ett genomsnittligt underskott på 14,969 kronor, åren 1934—1935 visa underskott på respektive 5,231 kronor och 2,900 kronor; de senaste åren ha däremot visat en obetydlig vinst. Av de anförda siffrorna framgår, att ett uppehållande av trafiken på Karlslundabanan icke kan medföra några mera omfattande ekonomiska konsekvenser.

Under åberopande av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 129 angående förvärv av Kalmar—Torsås järnväg ville göra det uttalandet, att vid statsförvärv av Kalmar—Torsås järnväg sådana anordningar måtte vidtagas, att trafikmöjligheterna inom Ljungbyholm—Karlslunda järnvägs trafikområde icke försämras genom ett eventuellt nedläggande av nämnda järnväg.

Stockholm den 19 mars 1941.

*Axel Mannerskantz.*

*Karl Magnusson.*

*Arthur Heiding.*