

Nr 58.

Ankom till riksdagens kansli den 27 mars 1941 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av Kalmar—Torsås järnväg jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 129 har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 7 mars 1941, föreslagit riksdagen att *dels* besluta, att Kalmar—Torsås järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar, *dels ock* till Förvärv av Kalmar—Torsås järnväg för budgetåret 1941/42 å kapitalbudgeteten under rubriken Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 194, av herr A. *Mannerskantz* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 262, av herr A. *Jonsson* i Skedsbygd m. fl., har hemställts, 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.

I skrivelse den 17 februari 1941 har *järnvägsstyrelsen* hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att *dels* besluta, att Kalmar—Torsås järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar, *dels ock* medgiva, att för förvärvets genomförande av besparing å det för budgetåret 1940/41 anvisade anslaget till statsförvärv av de Hälsingborg—Hässleholms m. fl. järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägarna m. m. ett belopp av 500,000 kronor må få tagas i anspråk. *Järnvägsfullmäktigen Falkman* har avstyrkt det ifrågasatta järnvägsförvärvet.

Riksgäldsfullmäktige hava tillstyrkt järnvägsstyrelsens förslag.

Departementschefen, som tillstyrkt järnvägsstyrelsens förslag, dock med den ändringen att ett särskilt anslag med 500,000 kronor ansetts bära anvisas för inköpet, har anfört bland annat följande:

Genom den nästlidet år skedda införlivningen med statens järnvägar av norra delen av det smalspåriga Kalmar-nätet har frågan om statsförvärv jämväl av den södra delen blivit aktuell. Enligt av Kungl. Maj:t den 19 juli

1940 godkänd överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen, å ena, samt Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag och Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag, å andra sidan, trafikeras Kalmar—Torsås järnväg ävensom bansträckan mellan Ljungbyholm och Påryd tills vidare intill utgången av år 1941 av statens järnvägar. Det har nämligen ansetts lämpligt, att förvaltningen och trafikledningen m. m. av dessa järnvägar handhavas gemensamt med de övriga till Kalmar anknutna smalspåriga banorna på sätt skett intill den 1 juli 1940.

Det nu föreliggande avtalet avser förvärv endast av Kalmar—Torsås järnväg. Vad angår Karlslunda kommunalfullmäktiges i det föregående omnämnda framställning, att frågan om statsförvärv av Ljungbyholm—Karlslunda järnväg måtte upptagas i nu förevarande sammanhang, torde jag få erinra om att järnvägens ägare, Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag, hos Kungl. Maj:t anhållit om befrielse från de med järnvägskoncessionen följande skyldigheterna. Denna bolagets framställning har remitterats till länsstyrelsen i Kalmar län för utlåtande. Innan sådant utlåtande inkommit, torde ställning icke böra tagas till frågan om järnvägens framtida existens. Det synes ej heller 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.

Ifrågavarande till inköp föreslagna bana är av samma spårvidd som och har sedan gammalt samförvaltats med Kalmar—Berga järnväg och två andra smalspåriga banor, vilka enligt beslut av 1940 års riksdag inköpts av staten. Statens järnvägar har redan övertagit driften jämväl av nu ifrågavarande Kalmar—Torsås järnväg. Inköpet utgör, såsom riksgäldsfullmäktige framhållit, en konsekvens av nämnda tidigare riksdagsbeslut. Utskottet får därför tillstyrka propositionen.

Utskottet.

Av Karlslunda kommunalfullmäktige har hemställts att i samband med förvärvet av Kalmar—Torsås järnväg jämväl den till nämnda bana anslutande Ljungbyholm—Karlslunda järnväg måtte inlösas av staten. Såsom departementschefen erinrat, har emellertid ägaren till sistnämnda bana hos Kungl. Maj:t anhållit om befrielse från de med järnvägskoncessionen följande skyldigheterna. Frågan om järnvägens framtida existens är alltså närmast beroende på prövningen av nämnda framställning. I anledning av de väckta motionerna har utskottet dock velat uttala, att det bör kunna förväntas att vid prövningen av sistnämnda ärende skälig hänsyn också kommer att tagas till trafikanternas intressen.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

I. att riksdagen må

a) besluta, att Kalmar—Torsås järnväg må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

b) till *Förvärv av Kalmar—Torsås järnväg* för budgetåret 1941/42 såsom kapitalinvestering i Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor;

II. att motionerna I: 194 och II: 262 må anses besvarade med vad utskottet ovan anför.

Stockholm den 26 mars 1941.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 56.



Karta över Växjöbanorna och Kalmar—Torsås järnväg.