

Nr 218.

Godkänd av första kammaren den 28 april 1937.
Godkänd av andra kammaren den 28 april 1937.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner angående statsförvärv av järnvägarna Sala—Gysinge—Hagaström och Uppsala—Enköping.

(Statsutskottets utlåtande nr 99.)

Till Konungen.

1:o) **Statsförvärv av järnvägen Sala—Gysinge—Hagaström.** I en den 26 februari 1937 dagtecknad proposition, nr 135, har Kungl. Maj:t, under åberopande av det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att den Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Sala och Hagaström må förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar.

Vid de undersökningar, som verkställts rörande möjligheterna att säkerställa fortsatt drift å järnvägen Sala—Gysinge—Hagaström, vilken visat sig sakna förutsättningar att bestå såsom fristående företag, hava framkommit två alternativa förslag till lösning av frågan, avseende det ena järnvägens införlivande med statsbanorna och det andra dess sammanförande med Gävle—Dala järnväg. I det senare fallet skulle järnvägen övertagas av ett dotterbolag till Gävle—Dala järnvägsaktiebolag för en köpeskilling motsvarande realisationsvärdet, 796,000 kronor, vilken köpeskilling emellertid skulle gäldas med en räntefri revers, att betalas först i fall av järnvägens nedläggande. Härvid skulle Gävle—Dala järnvägsaktiebolag teckna borgen för fullgörandet av dotterbolagets förpliktelser.

Även om sistnämnda anordning enligt riksdagens mening måste anses innebära en rätt tillfredsställande garanti för att trafiken kommer att upprätthållas, har riksdagen likväl i likhet med departementschefen funnit avgörande skäl tala för ett statsförvärv av ifrågavarande järnväg. Genom järnvägens införlivande med statsbanorna beräknas visserligen statens järnvägar — oaktat den väsentliga förbättring av driftresultatet, som fusionen förväntas medföra — komma att åsamkas en årlig förlust av omkring 50,000 kronor, vartill kommer räntan å det kapital om 250,000 kronor, som måste investeras för

anskaffning av rälsomnibusar. Mot angivna förlust, i vilken inräknats ett belopp av 55,000 kronor för avsättning till förnyelsefond, böra emellertid ställas de fördelar från samhällsekonomiska och andra synpunkter, som ett förstatligande av banan kommer att medföra. Härvid bör särskilt uppmärksammas, att ett införlivande av järnvägen med statsbanorna kommer att för de trakter, som falla inom densamma trafikområde, innebära avsevärda fördelar i form av förbilligade samt i allmänhet bättre och snabbare förbindelser.

Under återopande av vad sålunda anförts får riksdagen anmäla, att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag, medgivit, att den Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Sala och Hagaström må förvärfvas och införlivas med statens järnvägar i huvudsaklig överensstämmelse med de av departementschefen i statsrådsprotokollet den 26 februari 1937 angivna grunderna.

2:o) **Statsförvärv av järnvägen Uppsala—Enköping.** I en den 26 februari 1937 dagtecknad proposition, nr 146, har Kungl. Maj:t, under återopande av det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att den Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag i likvidation tillhöriga järnvägen mellan Uppsala och Enköping må förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar.

Riksdagen, som, på sätt omförmäles under punkt 1:o) av denna skrivelse, bifallit Kungl. Maj:ts förslag om införlivande med statens järnvägar av järnvägen Sala—Gysinge—Haguström, finner i likhet med departementschefen de skäl, som tala för ett statsförvärv av nämnda järnväg, i huvudsak äga tillämpning jämväl med avseende å järnvägen Uppsala—Enköping. Riksdagen har därför, med bifall till Kungl. Maj:ts nu ifrågavarande förslag, medgivit, att den Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag i likvidation tillhöriga järnvägen mellan Uppsala och Enköping må förvärfvas och införlivas med statens järnvägar i huvudsaklig överensstämmelse med de av departementschefen i statsrådsprotokollet den 26 februari 1937 angivna grunderna.

Stockholm den 28 april 1937.

Med undersätlig vördnad.
