

**Nr 554.**

Av herr **Karlsson** i Stuvsta, med anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 130, angående statsförvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag.

Det genom Kungl. Maj:ts proposition framlagda förslaget om statsförvärv av aktierna i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag är för östra Upplands del en senkommen följd av 1939 års riksdags principbeslut om förstatligandet av det svenska järnvägsnätet under en 5-årsperiod. Mot förslaget om statsförvärv resas givetvis inga invändningar av någon som i förstatligandet och förenhetligandet av Sveriges järnvägsnät ser ett avgjort framsteg för landets kommunikationsväsen. Tvärtom ifrågasätta väl de flesta medborgare, som äro beroende av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag med dotterföretag tillhöriga järnvägs- och busslinjer, om uppskovet med statsförvärvet i så många år varit betingat av bärande skäl från statsmakternas sida.

Denna reflexion av direkt berörda medborgare kommer emellertid, då statsförvärvets praktiska innebörd blivit mera allmänt känd, att snart överskuggas av en för dem viktigare fråga. Förslaget innebär, att hithörande järnvägs- och busslinjer under en obestämd framtid skola drivas som ett särskilt företag med som hittills särskilda och högre taxor i jämförelse med statens järnvägars. För den berörda befolkningen kommer statsförvärvet icke att innebära någon egentlig fördel med undantag för att den anställda personalen överföres till det statliga lönereglementet.

De motiv som kungl. järnvägsstyrelsen och kommunikationsministern anföra för denna säregna lösning av »problemet Roslagens järnvägar» kunna omöjligen anses hållbara. Som ett motiv anföres, att den lilla del av Roslagsbanan, som utgöres av Djursholmsbanan, i en mer eller mindre avlägsen framtid kan komma att sammanföras med Stockholms tunnelbanesystem. Av detta skäl böra inte heller roslagsbanorna i sin helhet nu införlivas med SJ. Ett andra skäl är att tågen å Djursholmsbanan framföras ända till Engelbrektsplan, vilket motiverar högre biljettpriser på denna bana. Ett tredje skäl, som mera skyggt och försiktigt framföres, är att om man överginge till SJ:s taxesystem skulle roslagsbanorna eventuellt gå med förlust under förutsättning av normala investeringar.

Om man bortser från ett genuint byråkratitänkande är det svårt att föreställa sig den svårighet som skulle yppa sig i en eventuell framtid i fråga om att från SJ till Stockholms spårvägar överföra Djursholmsbanans olika banstumpar jämförd med att överföra dessa från ett annat statsägt företag,

som nu föreslås. Vad biljettpriserna på speciellt denna bana beträffar, kunde dessa givetvis bestämmas efter en särskild tariff med hänsyn till de fördelar passagerarna ha av att få åka ända till Engelbrektsplan. Sådana speciella undantag ha tidigare förekommit inom SJ under lång tid.

Det måste betecknas som överraskande att kungl. järnvägsstyrelsen och än mer den sittande regeringen använder Djursholmsbanans säregna sträckning från Stockholms östra till Engelbrektsplan som motiv för att hindra en verklig normalisering av järnvägsförhållandena för hela den landsända som roslagsbanorna beröra. »Det rika Djursholm» användes som slagträ för att förvägra rättvisa åt det fattiga Roslagen.

Vad roslagsbanornas räntabilitet beträffar finns det inget som säger att dessa banor komma att gå med verklig förlust i fortsättningen. För övrigt: hur många enskilda, smalspåriga järnvägar har inte staten övertagit, där man på förhand icke kunnat räkna med någon vinst utan tvärtom betydande förluster? Det har aldrig varit fråga om att SJ av detta skäl inte skulle införliva dem. Än mindre har man i de flesta fall kunnat räkna med att införlivade banor skulle kunna bekosta nödvändiga investeringar i förskott, som man räknar med för roslagsbanornas del. Hur stor del av SJ:s nät, taget för sig, kan för övrigt betraktas som ekonomiskt lönande, i stånd att ackumulera medel för investeringar?

I fråga om de motiv som anföras för att införa ett undantagstillstånd i fråga om Roslagens järnvägar är sålunda det ena om möjligt mer konstruerat än det andra. Detta gäller såväl berörda järnvägar som, och icke minst, tillhörande busslinjer. Om statsmakterna vilja göra något för att stimulera den ekonomiska utvecklingen i det efterblivna Roslagen och motverka avfolkningen från denna gamla kulturbygd, borde de åtminstone, i ett fall som detta, tillämpa samma principer som för andra landsändar.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställer undertecknad,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 130 måtte besluta att med bifall till Kungl. Maj:ts förslag om statsförvärv av aktierna i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt förslag till inlemmande av roslagsbanorna i SJ:s trafiksystem så att detta kan äga rum vid årsskiftet 1951—1952.

Stockholm den 10 april 1951.

*Erik Karlsson.*