

Nr 472.

Av herr **Norling** och herr **Persson, Ola**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avtal om koordination mellan statens järnvägar och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar.

Mot bakgrunden av 1939 års beslut om förstатligande av järnvägsnätet är det förvånande att regeringen, sedan 1950 års avtal mellan järnvägsstyrelsen och TGOJ förfallit, föreslår, att järnvägsstyrelsen bemyndigas sluta nytt sådant avtal. Även om vissa uppmjukningar företagits i den nya avtalstexten, så skulle avtalet dock bli liktydigt med att järnvägen under avsevärd tid framåt förblir i monopolkapitalistisk ägo. Ett beslut i den riktningen skulle därför innebära ett åsidosättande av 1939 års principbeslut i fråga om de enskilda järnvägarna.

Förutom de invändningar av principiell natur, som sålunda anmäla sig mot ett förnyat avtal, förefinnas också andra betänkligheter. Avtalet säger t. ex. att TGOJ "utan dröjsmål" skall vidta åtgärder för järnvägens elektrifiering, utan att någon plan synes förefinnas för när elektrifieringen bör påbörjas och när den skall vara genomförd. Det förefaller egendomligt, att TGOJ enligt avtalets § 6 äger att disponera SJ:s godsvagnar och presenningar utan ersättning. Observeras bör också det kautschukartade i § 7, enligt vilken TGOJ skall söka bereda reselägenheter likvärdiga med dem på SJ:s linjer. Formuleringen bör måhända ses i ljuset av det faktum, att TGOJ torde vara den enda järnväg av betydelse, som alltjämt inte inrättat direktförbindelser i form av snabbgående tåg eller rälsbussar mellan städer och större centra längs banan.

Man måste sätta ett stort frågetecken i kanten för järnvägsstyrelsens påstående, att de samhällsekonomiska vinster, som järnvägsnätets förstатligande medför, i detta fall bäst uppnås genom att järnvägen förblir i monopolkapitalistisk ägo. Motsatsen torde vara förhållandet. I ett läge, när staten anser sig behöva ökade intäkter, borde det vara angeläget att påskynda förstатligandet av järnvägar, som kan väntas öka statsinkomsterna. En blick på bokslut och fonderingar visar, att TGOJ är en sådan järnväg. Det vore därför ur alla synpunkter välbetänkt att i stället för ett nytt koordinationsavtal, som endast TGOJ:s ägare dra fördel av, överväga att överföra järnvägen i statlig ägo.

Med hänvisning till det anförda hemställa undertecknade,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 177 samt

att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förslag till TGOJ:s överförande i statlig ägo.

Stockholm den 18 april 1951.

Anton Norling.

Ola Persson.

mera allmängiltiga ordet "skada". Detta villkor blir visserligen strängare, men det torde likväl icke medföra att önskvärda ägoutbyten icke komma till stånd, där så med hänsyn till sakägarnas berättigade intressen kan anses skäligt.

Under åberopande av vad ovan anförts hemställa vi,

att riksdagen måtte vid behandlingen av proposition nr 159 taga hänsyn till de av oss framförda synpunkterna samt att vederbörande utskott måtte utforma erforderlig lagtext.

Stockholm den 18 april 1951.

Leif Cassel.

Fritiof Domö.