

Nr 157.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 130 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 16 mars 1951, föreslagit riksdagen att dels bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna en vid statsrådsprotokollet fogad överenskommelse mellan AB Svenska handelsbanken och järnvägsstyrelsen, dels till Förvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag för budgetåret 1951/52 å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 1 505 000 kronor, dels ock medgiva, att Kungl. Maj:t må bemyndiga järnvägsstyrelsen att, efter det aktieförvärvet ägt rum, dels teckna borgen å förenämnda bolags lån, i de fall där genom en sådan åtgärd kan ernås en väsentlig förbättring av lånevillkoren, dels under budgetåret 1951/52 lämna samma bolag de bidrag i form av tillskott respektive lån, som kunna befinnas erforderliga för balansering av driftbudgeten, varvid i utgifterna skall inräknas författningsenlig avsättning till förnyelsefond, respektive för bestridande av utgifter för investeringar samt förvärv av för verksamheten erforderliga rörliga tillgångar, i den mån driftinkomster samt nämnda avsättningar ej därtill förslå.

Med skrivelse den 13 mars 1951 har *järnvägsstyrelsen* — till fullgörande av det genom Kungl. Maj:ts beslut den 9 juni 1939 lämnade uppdraget att vidtaga åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet — underställt Kungl. Maj:ts prövning en med representanter för vissa aktieägare i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande, träffad överenskommelse om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteten i bolaget. Förvärvet omfattar järnvägsrörelse, bilrörelse och fastighetsförvaltning, varje förvaltningsgren representerad av ett eller flera särskilda bolag. Överenskommelsen har behövt avse endast aktierna i *ett* bolag, Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, vilket är moderbolag till samt innehavare av alla aktier i de övriga bolagen.

De trafikieder, som järnvägsbolaget driver i östra Uppland, bruka sammanfattningsvis benämnas Stockholm—Roslagens järnvägar (SRJ) och 1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1951. 6 saml. Nr 157—161.*

omfatta dels Stockholm—Roslagens järnvägar med, förutom Djursholmsbanan, huvudlinjerna Stockholm—Rimbo, Uppsala—Rimbo—Norrtälje, Roslagsnäsby—Österskär och Rimbo—Hallstavik, dels Dannemora—Hargs järnväg med huvudlinjerna Dannemora—Hargshamn och Faringe—Gimo. Spårvidden är 891 mm. Biltrafiken bedrivs av dotterbolagen Stockholms läns omnibus AB (SLO) och Norra Upplands omnibus AB (NUO).

Järnvägsstyrelsen framhåller i sin framställning, att det överenskomna statsförvärvet avser aktier i ett järnvägsbolag, som är tänkt att tills vidare fortbestå, och sålunda vad formen angår skiljer sig från flertalet av de redan beslutade järnvägsförvärven. I sin skrivelse 1939: 318 angående principbeslut i järnvägsförstatligandefrågan framhöll 1939 års riksdag som önskvärt, att förvärven ej — såsom dittills emellanåt skett — skulle genomföras allenast indirekt genom förvärv av en aktiemajoritet utan i den mera direkta och också mera betryggande form, som ett inköp av själva järnvägsanläggningen innebure. Emellertid har under förstatligandeprocessens fortgång detta principuttalande icke hindrat statsmakterna att godkänna avtal om aktieförvärv i de fall, där avgörande skäl för ett sådant förfaringsätt kunnat förebringas. Sådana tungt vägande skäl, ehuru av annan art än de, som betingat ifrågavarande tidigare förvärv, föreligga i detta fall. Det kring järnvägsbolaget samlade systemet av trafikleder bildar nämligen i detta sammanhang ett utpräglat särfall.

I den principiella allmänligheten i järnvägsförstatligandet skall, uttalar styrelsen, enligt 1939 års beslut göras ett i detta sammanhang viktigt generellt undantag, nämligen beträffande de järnvägsenheter, vilka äro att betrakta som spårvägar eller ha liknande lokal karaktär. Förra delen av denna menings sista sats torde ha tillkommit närmast med tanke på sådana trafikföretag, vilkas vagnar framföras delvis å koncessionerad järnvägslinje, delvis å samma spår som den egentliga spårvägsmaterielen, såsom de s. k. Lidingöbanorna eller vissa av Stockholms spårvägars ytterlinjer, medan den senare delen torde direkt syfta på Göteborg—Särö och Stockholm—Saltsjöns järnvägar, vilka äro helt självständiga även vad bananläggningarna beträffar. Medan förstnämnda »spårvägar med järnvägskoncession» över huvud icke förekomma i den officiella järnvägsstatistiken, redovisas därstädes de båda sistnämnda förvaltningarna som järnvägar av allmän betydelse, en omständighet som kan ha framstått såsom motiv för ett uttryckligt undantag.

Huru därmed än må förhålla sig, så ha med stöd av bl. a. formuleringen i berörda riksdagsskrivelse sistnämnda båda järnvägar betraktats såsom å priori uteslutna från det pågående järnvägsförstatligandet. Såsom helhet betraktad kan SRJ självfallet icke sägas ha spårvägsliknande karaktär. Så är däremot obestridligen förhållandet med den av bolagets rörelsegrenar, som benämnas Djursholmsbanan, särskilt i betraktande av »stationsförhållandena» å Engelbrektsgatan, vilka föga avvika från Lidingöbanornas. I

en framtid får väl också Djursholmsbanan, likaväl som Lidingöbanorna, antagas anknuten till tunnelbanesystemet.

Om Djursholmsbanan utgjort en självständig förvaltning, skulle följaktligen ett statsförvärv därav näppeligen kunnat ifrågasättas med stöd av 1939 års principbeslut. Omständigheten, att dess tåg framföras å SRJ huvudlinje mellan Djursholms Ösby och Stockholms Östra, kan ju heller icke anses ensam motivera ett sådant förvärv. Vid framtida anknnytning till tunnelbanesystemet måste för övrigt, om därmed avsedd effekt skall nås, Djursholmsbanan antingen delvis ombyggas till tunnelbanestandard eller, vilket förefaller sannolikare, anknytas till en tunnelbanelinje, varvid gemenskapen med SRJ bygdebanelnät kan komma att — helt eller delvis — brytas.

Då det från allmän trafiksynpunkt icke kan anses rationellt vare sig att låta statsförvärvet av SRJ hindra Djursholmsbanans framtida uppgående i det lokaltrafiksystem för Stockholmsregionen, till vilket banan naturligt hör, eller att först inlemma banan i SJ organisation och taxesystem samt sedermera efter en från samhällelig synpunkt kort tidrymd bryta den så åstadkomna gemenskapen i och för banans uppgående i sagda lokaltrafiksystem, har utvägen diskuterats att vid statsförvärv av SRJ i övrigt låta Djursholmsbanan förbli i enskild ägo. Man skulle sålunda undvika de särskilda vanskligheter, som möta vid avyttring av statsegendom, ävensom olägenheterna med flera systemskiften än nödvändigt.

Emellertid ha SRJ förhandlare icke funnit en sådan lösning godtagbar för nuvarande aktieägare (eller praktiskt genomförbar med hänsyn till lånesäkerheterna) utan hävdad, att om vägen i fråga skulle följas, så borde staten först utlösa dessa aktieägare. Om man förfar sålunda och låter det statsägda bolaget tills vidare fortbestå såsom järnvägsägare, ernås för övrigt fördelen, att man lättare än eljest kan framdeles utskilja icke blott Djursholmsbanan utan jämväl övrig förortstrafik utefter SRJ, i den mån denna vid den pågående, i första hand åt Stor-Stockholms trafikutredning anförtrodda, allmänna utredningen av frågan befinnas böra ingå i nyssnämnda Stockholmsregionens lokaltrafiksystem. Ett sådant inlemmande anses kunna ifrågakomma för exempelvis vad man kan benämna Österskärstrafiken, d. v. s. trafiken från och till stationerna å linjen (Djursholms Ösby)—Roslagsnäsby—Österskär.

På nuvarande utredningsstadium kan givetvis ingen säker prognos ställas vare sig beträffande den ena eller den andra järnvägslinjen. Det kan bli önskvärt att komma fram till en regional trafikplan, och i en sådan situation kan det icke vara rimligt att investera statsmedel för genomförande av förändringar, som sedermera kunna försvåra planens realiserande.

En inkomstekonomisk jämförelse mellan statens järnvägars och SRJ taxor måste i huvudsak grundas på nuvarande, sedan 1948 utgående av-

gifter, helst som de reella verkningarna av föreliggande framställningar om höjningar ställa sig vanskliga att förhandsberäkna.

Vad godstrafiken beträffar, skulle en övergång till statens järnvägars taxa kunna ske utan nämnvärd inkomständring i fråga om egentrafiken, medan det bortfall av övergångs- och banavgifter, som skulle följa med införlivande i statsbanenätet (på grundval av 1949 års trafiksiffror), beräknats medföra en inkomstminskning av cirka 225 000 kronor årligen (för SRJ och statens järnvägar tillsammans).

Vad persontrafiken angår, har man att skilja mellan å ena sidan Djursholmsbanan, som har en särskild taxa, och å andra sidan övriga linjer. En beräkning på grundval av uppgifter från år 1948 har givit vid handen, att för SRJ samtliga järnvägslinjer en övergång till statens järnvägars taxa skulle medfört en sänkning av den totala persontrafikinkomsten från, i runda tal, 8 170 000 till 5 860 000 eller med 2 310 000 kronor.

För Djursholmsbanan ensam äro motsvarande siffror 2 300 000, 1 250 000 och 1 050 000 kronor, vilket innebär, att den genomsnittliga sänkningen skulle utgöra drygt 45 procent, medan för övriga linjer, där SRJ normaltaxa tillämpas, summorna bli 5 870 000, 4 610 000 och 1 260 000 kronor samt procenttalet drygt 20. Skillnaden i prissättning är delvis motiverad därav, att Djursholmsbanan består av ett flertal grenlinjer, vilkas förefintlighet fördyrar driften, men främst hänförlig till omständigheten, att djurholmstrafikanterna genom spåret i Engelbrektsgatan beredas en väsentlig fördel jämfört med SRJ övriga resande genom möjligheten att börja och avsluta sin resa vid Engelbrektsplan. Härmed har enligt en av SRJ verkställd undersökning ernåtts, att av den förstnämnda trafikantgruppen minst 80 procent nå sin arbetsplats utan att anlita annat trafikmedel, medan för trafikanterna från övriga linjer, vilkas tåg framföras endast till Östra stationen, motsvarande procenttal utgör 35.

Beträffande båda linjesystemen gäller emellertid i lika mån, att sänkningar i biljettpriserna alls icke kunna motiveras därmed, att driften i statens järnvägars regi skulle ställa sig billigare än den hittillsvarande, eller med hänvisning till förefintligt överskott å SRJ-trafiken tagen som helhet. Det faktiska förhållandet är fastmer, att varje prissänkning i sagda trafik måste — i den mån ej kompensation i nettoinkomst vinnes genom ökning av frekvensen — täckas med överskott från övriga statens järnvägars linjer.

Såsom förestående siffror visa, är det framför allt Djursholmsbanans persontaxa, som i jämförelse med statens järnvägars uppvisar ett betydande prisgap, och detta torde komma att till större delen bestå jämväl efter genomförandet av nu projekterade taxehöjningar, även om SRJ icke kan annat än partiellt utnyttja nu begärda höjningar.

Innan detta gap utfyllts eller åtminstone väsentligt reducerats, vilket sannolikt måste dröja åtskillig tid, synes det näppeligen vara rationellt att i statens järnvägars taxesystem infoga linjer, vilka uppvisa sådana trafik-

tekniska säregenheter som de förevarande och vilkas förstatligande icke kan betraktas som definitivt. Något som helst realskäl kan heller icke åberopas, varför staten skulle subventionera resandetrafiken å Djursholmsbanan men lämna åt trafikanterna å Lidingö- och Saltsjöbadsbanan att icke blott betala ett högre biljettpris utan också att i egenskap av statliga skattebetalare indirekt deltaga i täckningen av förlusterna å Djursholmsbanan.

Från en vidare synvinkel betraktat synes det för övrigt knappast vara principiellt riktigt att på statsbanan som helhet slå ut kostnaderna för de betydande investeringar, som bli en följd av Stor-Stockholms säregna trafikförhållanden. Den naturliga konsekvensen av dessa torde i stället bli, att för de SJ-linjer, som tillhöra Stockholmsräjongen — efter mönster från vissa utländska storstäder — infördes en efter linjernas egna kostnadsförhållanden avpassad särskild lokaltaxa. Såsom skäl för en sådan åtgärd kan jämväl åberopas önskemålet, att inom en och samma räjong de olika lokaltrafikmedlens inbördes taxeförhållanden icke må stå i sådan disproportion, att en ur allmänna synpunkter ofördelaktig fördelning av trafiken och på lång sikt också bebyggelsen blir följden.

För övrigt skulle i fall av ett principbeslut om total tillämpning å SRJ nuvarande järnvägslinjer av SJ taxa en bestämmelse om flerårig övergångstid vara ofrånkomlig redan med hänsyn till den förefintliga transportkapaciteten. Det har i ett tidigare fall (Västeråsbanan) konstaterats, att övergången till SJ taxa föranlett en omedelbar ökning av månadsbiljettrafiken med flera tiotal procent, i en av ifrågavarande förbindelser till det dubbla, en förändring, som givetvis främst var att tillskriva de resandes övergång från andra trafikleder. Om något liknande inträffade här, skulle trafiksvårigheterna icke kunna bemästras, då såväl vagnparken och uppsättningen av dragande fordon som vissa fasta anläggningar skulle komma att visa sig starkt underdimensionerade. Man behöver blott erinra om spåret i Engelbrektsgatan och den enkelspåriga bron vid Stocksund. Även innerstadsförbindelserna spårvägsledes med Östra stationen skulle i ett dylikt fall med all säkerhet komma att visa sig otillräckliga.

Om man sålunda kommit till uppfattningen, att för SRJ även efter övergången i statlig ägo, böra tillämpas taxebestämmelser, som i vissa hänseenden avvika från den allmänna statsbanetaxans, utgör denna omständighet uppenbarligen ett starkt skäl för att giva linjesystemet i fråga viss självständighet även i förvaltningshänseende.

Visserligen behöver med administrativ sammansmältning icke med nödvändighet följa full likformighet i fråga om taxan, detta i all synnerhet om, såsom här är fallet, ett linjesystem uppvisar tekniska och trafiktekniska säregenheter. Till jämförelse kan erinras om förhållandet, att efter det omkring tiden för sekelskiftet genomförda s. k. återköpet av de viktigaste schweiziska privatbanorna särbestämmelser i taxehänseende under flera årtionden bestodo för vissa delar av det nybildade nätet; enligt uppgift lär

en fullständig avveckling därav ha skett först under 40-talet. Även den särskilda taxan för SJ biltrafik kan återopas.

Uppenbart är emellertid, att en sådan taxeanordning som den här antydda är enklare att genomföra och framstår såsom naturligare för ett statligt bolags linjer än för en statsbanedel. Härtill kommer, att, såsom redan nämnts, SRJ uppvisar betydande säregenheter i fråga om trafikuppgifter samt driftförhållanden. Systemet ligger ju också geografiskt skilt från järnvägsnätet i övrigt. Även frånsett taxesynpunkterna föreligga alltså skäl att låta SRJ bilda egen förvaltning samt att bibehålla bolagsformen. Ett avskiljande i förvaltningshänseende kan för övrigt motiveras jämväl med hänsyn till de särskilda förhållanden, som smalspårsnäten generellt uppvisa.

Järnvägsstyrelsen har därför i likhet med förhandlingsdelegerade från båda sidor blivit övertygad därom, att SRJ även som statsägd järnväg bör åtminstone under en följd av år ställas under särskild förvaltning. Statsförvärvets genomförande i form av aktieköp har därför kommit att framstå såsom den naturliga vägen.

Styrelsen har härefter meddelat uppgifter angående järnvägarnas tillkomst och utbyggnad, tekniska standard och affärsvärde, i vilka delar utskottet får hänvisa till propositionen (s. 8—16). I anslutning härtill framhåller styrelsen, att utgiften för förevarande aktieförvärv icke skulle kunna betraktas såsom räntabel investering ens under förutsättningen, att det vore möjligt undvika *alla* konsekvenser av statsövertagandet, en förutsättning som uppenbarligen är orealistisk. Detta oaktat har emellertid järnvägsstyrelsen, efter övervägande i möjlig mån av samtliga omständigheter, som beröra denna uppgörelse, däribland främst innehållet i 1939 års principbeslut, samt verkställd jämförelse med de ersättningar, som lämnats vid hittills skedda förvärv av enskilda järnvägar, kommit till uppfattningen, att de beträffande aktieförvärvet i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag avtalade ekonomiska villkoren kunna betraktas såsom för statsverket godtagbara. Mot överenskommelsens bestämmelser i övrigt har järnvägsstyrelsen icke funnit anledning till erinran.

Samtidigt har styrelsen uttryckligen framhållit, att detta ställningstagande icke innebär, att styrelsen bortsett från förhållandet, att — oavsett villkoren — statsförvärvet av Stockholm—Roslagens järnvägar kommer att innebära en väsentlig belastning av statens järnvägars affärsresultat. Styrelsen har emellertid betraktat en sådan inverkan som en oundviklig konsekvens av järnvägsförstatligandets allmänlighet.

Bolagsformens bibehållande väntas, fortsätter styrelsen, under en relativt lång övergångstid icke kunna leda till att förluster å rörelsen undgås men väl till att desamma reduceras åtminstone temporärt. Vad som anses uppnåeligt är med andra ord, att de med statsförvärvet följande inkomstminskningarna och utgiftsökningarna icke skola sätta in i ett slag.

Några detaljplaner för den framtida anpassningen har styrelsen ännu

icke uppgjort. Vad beträffar den närmare framtiden räknar styrelsen emellertid med i huvudsak följande ändringar:

a) att efter den vanliga övergångstiden av sex månader, d. v. s. från och med januari 1952, personalens avlöningsförmåner bringas upp till statens järnvägars nivå;

b) att från och med juli 1951 samma reglering företages i fråga om SRJ pensionärer, som skulle ha blivit en konsekvens, om det nu föreslagna beslutet följts av järnvägsbolagens likvidation och järnvägarnas inlemmande i statsbanenätet.

En verkställd överslagsberäkning har, meddelar styrelsen, givit vid handen, att ändringarna vid a) och b) skulle medföra utgiftsökningar om respektive 0,5 och 1,0 miljon kronor årligen.

Enär driftöverskottet i fortsatt enskild regi beräknats till allenast 1,5 miljon kronor, vilket belopp enligt normalkalkylens antaganden icke är tillräckligt för lånens förräntning samt avsättning till förnyelse efter rationella grunder, följer, fortsätter styrelsen, såsom en ofrånkomlig konsekvens, att efter nyssberörda ändringar i ogynnsam riktning förlustresultat av betydande storlek bliva oundvikliga. Enligt normalkalkylen jämförd med nyss anförda siffror skulle — med avskrivning efter nuvärden — förlusten uppgå till cirka 2 miljoner kronor årligen, med hänsyn till pågående prisförhöjningar samt riskerna för övriga ändringar i ogynnsam riktning förefaller emellertid ett belopp av 2,5—3 miljoner kronor sannoliktare.

Departementschefen har anfört följande.

Innan jag närmare behandlar den föreliggande överenskommelsen om statsförvärv av Stockholm—Roslagens järnvägar (SRJ), torde jag få erinra om att i propositionen 1939: 207 förslag framlagts för 1939 års lagtima riksdag om åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Till de enskilda järnvägar, som enligt propositionen borde införlivas med statsbanenätet, höra bland andra Stockholm—Roslagens järnvägar. Vid behandlingen av propositionen i statsutskottet uttalade detta (utlåt. nr 172), att det blivande förstatligandet borde omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej voro att betrakta som spårvägar eller hade liknande lokal karaktär och som överhuvud voro av den allmänna betydelse att de borde fortbestå.

Riksdagen biträdde (skriv. nr 318) utskottets uttalande. Härjämte framhöll riksdagen önskvärdheten av att förvärven ej — såsom dittills emellanåt skett — genomfördes allenast indirekt genom förvärv av en aktiemajoritet utan i den mera direkta och också mera betryggande form, som ett inköp av själva järnvägsanläggningen innebure.

Den överenskommelse, som järnvägsstyrelsen nu, under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande senast den 25 juni 1951, underställt statsmakterna, avser statsförvärv av samtliga 24 000 preferensaktier och en majoritetspost om 91 550 stamaktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, vilket självt eller genom dotterbolag äger den till SRJ hörande järnvägs- och bilrörelsen m. m. Köpeskillingen utgör för preferensaktierna 758 400 kronor och för stamaktieposten 539 229 kronor 50 öre eller tillhopa 1 297 629

kronor 50 öre. Staten förbinder sig även att inlösa övriga stamaktier i järnvägsbolaget.

Av järnvägsstyrelsens utredning i ämnet framgår, att utgiften för ifrågasvarande aktieförvärv icke kan anses utgöra en räntabel investering. Järnvägsstyrelsen har emellertid, efter övervägande av på denna fråga inverkan omständigheter, främst 1939 års principbeslut om enhetliggörande av landets järnvägar, och efter verkställd jämförelse med de ersättningar, som lämnats vid hittills skedda förvärv av enskilda järnvägar, ansett de avtalade ekonomiska villkoren vara för statsverket godtagbara. Mot järnvägsstyrelsens bedömning har jag ej något att erinra.

I det följande berör jag vissa särskilda spörsmål, som sammanhånga med ifrågasvarande förvärv.

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, har viss del av SRJ, nämligen Djursholmsbanan, karaktär av spårväg och bör därför i princip ej omfattas av ett förstatligande. En förutsättning för överenskommelsen är emellertid, att Djursholmsbanan medföljer i köpet. Med hänsyn härtill anser jag mig böra tillstyrka, att denna bana efter statsförvärvet av SRJ tills vidare får samförvaltas med övriga till koncernen hörande banor.

Ej heller har jag något att erinra mot vad styrelsen anfört till förmån för att SRJ med hänsyn till bl. a. föreliggande säregenheter i trafikhänseende erhåller viss självständighet i förvaltningshänseende. Jag finner i likhet med styrelsen särskilda skäl i detta fall föreligga som motivera, att statsförvärvet sker i form av ett aktieköp.

Styrelsen har äskat 1 505 000 kronor till täckande av köpeskillingen för aktierna och till likvid vid inlösen av återstående stamaktier. Jag tillstyrker, att nämnda belopp anvisas å riksstaten för nästa budgetår.

Vad styrelsen anfört till stöd för att uppkommande förluster täckas genom årliga tillskott och nödvändigt kapitalbehov tillgodoses genom lån från statens järnvägar kan jag ansluta mig till, såvitt avser det närmaste budgetåret. Jag utgår från att de investeringar, som under denna tid kunna ifrågakomma, skola bli av ringa omfattning. Frågan huru dessa spörsmål skola lösas på längre sikt får upptagas till prövning i 1952 års statsverksproposition. Det begärda bemyndigandet bör nu begränsas till att avse budgetåret 1951/52.

Slutligen förordar jag, att riksdagen medgiver att järnvägsstyrelsen lämnas bemyndigande att i erforderlig utsträckning teckna borgen för koncernens nuvarande låneskulder, därest en väsentlig förbättring av villkoren för bolagets lån härigenom kan erhållas.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Svärd* (I: 415) och den andra inom andra kammaren av herr *Birke* (II: 555), i vilka hemställts, att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 130 ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att Stockholm—Roslagens järnvägar senast fr. o. m. den 1 juli 1952 böra definitivt inlemmas i statsbananätet;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Söderquist* och *Osvald* (I: 416) och den andra inom andra kammaren av herr *Åhman m. fl.* (II: 552), i vilka hemställts, att riksdagen vid

behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 130 om förvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att förutsatt utredning om en framtida trafikplan för berörda järnvägar snarast igångsattes och utvidgas till att omfatta även utredning om förutsättningarna för ombyggnad, eventuellt i etapper, av det smalspåriga järnvägsnätet i östra Uppland till normalspårigt och behovet av en ny dubbelspårig broförbindelse för järnvägen över Stocksundet, ävensom uttala att de blivande taxorna å Roslagsbanan, efter statsförvärvet av aktiemajoriteten i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, måtte anpassas till huvudsaklig överensstämmelse med de vid statsbanorna gällande;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Franzon m. fl.* (I: 417) och den andra inom andra kammaren av herr *Eriksson i Sandby m. fl.* (II: 553), i vilka hemställts, att riksdagen måtte uttala, att den s. k. Roslagsbanan *helt* bör införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1952;

dels ock en inom andra kammaren av herr *Karlsson i Stuvsta* väckt motion (II: 554), vari hemställts, 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.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna II: 555, II: 552, I: 417 och II: 554.

Utskottet. Genom förevarande proposition har riksdagen föreslagits bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna en mellan järnvägsstyrelsen och AB Svenska handelsbanken träffad överenskommelse om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteten i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, vilket sistnämnda bolag antingen direkt eller genom dotterföretag är ägare till det järnvägssystem som sammanfattningsvis plägar benämnas roslagsbanan. Förvärvet omfattar även viss biltrafikerörelse. Enligt överenskommelsen skall staten dessutom förbinda sig att på anmodan senast den 1 juli 1952 inlösa övriga aktier i järnvägsbolaget. Till gäldande av sålunda uppkommande kostnader har Kungl. Maj:t hemställt om ett investeringsanslag för nästa budgetår av 1 505 000 kronor. Därjämte har förutsatts, att järnvägsstyrelsen lämnas bemyndigande att under vissa villkor teckna borgen för bolagskoncernens nuvarande låneskulder m. m.

Vid tidigare statsförvärv av enskilda järnvägar ha dessa som bekant antingen omedelbart eller efter en kortare övergångsperiod införlivats med statens järnvägar. Såsom av propositionen framgår avses roslagsbanan däremot under en icke närmare angiven följd av år skola bibehållas vid sin nuvarande förvaltningsform. Detta har motiverats med de trafiktekniska

säregenheter banan uppvisar, varmed framför allt åsyftas de i järnvägs-systemet ingående djursholmslinjerna, som ansetts vara av spårvägskarakter. Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning, mot vilken departementschefen ej gjort någon erinran, bör tills vidare ej heller någon fullständig anpassning av roslagsbanans taxebestämmelser till den allmänna statsbanetaxans ske. I fråga om löner och pensioner förutsätts dock samma principer komma att tillämpas som hittills följts i motsvarande fall.

I en rad motioner ha erinringar framställts mot förslaget, att roslagsbanan även efter statsförvärvet skulle drivas i bolagsform. Sålunda har i motionerna I: 415 och II: 555 samt I: 417 och II: 553 hemställts, att riksdagen måtte uttala sig för att järnvägsföretaget helt inlemmas i statsbanenätet fr. o. m. den 1 juli 1952, medan enligt motionen II: 554 ett dylikt införlivande bör äga rum redan vid årsskiftet 1951—1952. I motionerna I: 416 och II: 552 slutligen har givits uttryck åt den uppfattningen, att taxorna vid roslagsbanan borde anpassas till huvudsaklig överensstämmelse med de vid statsbanorna gällande samt att dessutom en utredning om en framtida trafikplan för nu ifrågavarande järnvägar borde snarast igångsättas. Till stöd för sina yrkanden ha motionärerna framför allt åberopat innebörden av det vid 1939 års lagtima riksdag fattade principbeslutet om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet.

Såsom av den sist lämnade redogörelsen torde framgå, ha i motionerna icke rests några invändningar mot Kungl. Maj:ts förslag, i vad det avser själva statsförvärvet av roslagsbanan. Ej heller utskottet har något att erinra mot detta förvärv, vilket måste betraktas som en direkt konsekvens av förenämnda riksdagsbeslut. Utskottet får sålunda tillstyrka att för ändamålet anvisas ett investeringsanslag av 1 505 000 kronor samt att i anslutning härtill Kungl. Maj:t medgives lämna järnvägsstyrelsen de i propositionen närmare angivna bemyndigandena.

Beträffande de i motionerna berörda speciella frågorna vill utskottet inledningsvis erinra om att det föreslagna aktieförvärvet icke kan anses utgöra någon räntabel investering. Även om särskild taxa bibehålles vid roslagsbanan, väntas sålunda ett betydande driftunderskott — uppskattningsvis 2,5 à 3 miljoner kronor per år — komma att uppstå. Företaget är vidare starkt skuldsatt. Härtill kommer att anspråken på statens järnvägars räntabilitet numera skärpts, samtidigt som en i företagsekonomiskt hänseende mera kostnadskrävande avskrivningspolitik, baserad på återanskaffningsvärdena, avsetts skola tillämpas för framtiden. Det synes därför naturligt, om järnvägsstyrelsen för sin del funnit sig böra förorda en sådan övergångsanordning, att de med statsförvärvet följande inkomstminskningarna och utgiftsökningarna icke skola sätta in i ett slag.

Förevarande spörsmål kan emellertid ses även ur samhällsekonomisk synpunkt. Denna synpunkt låg f. ö. till grund för statsmakternas förberörda beslut vid 1939 års riksdag, då klart fastslogs att förstatligandet av det svenska järnvägsnätet också skulle medföra en enhetlig taxa. Riksdagens

ställningstagande härvidlag motiverades främst därmed, att varje landsdel borde i lika mån kunna påräkna statens stöd för kommunikationsfrågornas lösande. Enligt utskottets mening föreligga i det aktuella fallet icke sådana skäl som kunde föranleda att riksdagen nu intoge en annan ståndpunkt, innebärande att Roslagen försattes i ett ogynnsammare läge än de bygder vilkas järnvägsnät tidigare förstatligats. Utskottet hyser därför i princip den uppfattningen, att roslagsbanan bör införlivas med statens järnvägar så snart förutsättningarna härför äro för handen.

Att nu förorda någon viss tidpunkt, då så lämpligen skall ske, finner utskottet dock icke vara möjligt. Detta sammanhänger främst därmed, att beträffande djursholmslinjerna speciella omständigheter föreligga, vilka i hög grad försvåra en rationell lösning av huvudproblemet. Därest 1939 års principbeslut skulle bokstavligen följas, borde rätteligen denna del av roslagsbanan, som äger spårvägs karaktär, nu undantagas från förstatligandet. Av i propositionen angivna skäl låter sig emellertid detta icke göra. Uppenbart är å andra sidan att olägenheterna härav bliva mindre, om djursholmslinjerna icke direkt inlemmas i statens järnvägars organisation utan alltfört drivas under bolagsform. Att på denna speciella trafik tillämpa den vanliga järnvägstaxan synes ej heller vara motiverat. Med hänsyn till frågans komplicerade natur har utskottet kommit till den uppfattningen, att en närmare utredning bör verkställas rörande djursholmslinjernas framtida ställning. Därvid synes bl. a. böra övervägas, huruvida icke dessa linjer kunde sammanföras i ett särskilt bolag, vilket i hög grad skulle underlätta ett införlivande av roslagsbanans övriga delar med statsbanenätet.

En dylik utredning blir måhända förhållandevis tidsödande, särskilt som frågan intimt sammanhänger med det större problemet om det sätt varpå Stockholms förortstrafik lämpligen bör ordnas. I överensstämmelse med den principiella uppfattning som utskottet givit uttryck åt i det föregående kan utskottet dock icke finna det vara rimligt, om Roslagens befolkning av denna speciella anledning skulle behöva avstå från de förmåner som förstatligandet av en enskild järnväg i andra fall medfört. Enligt utskottets mening borde emellertid en tillfredsställande lösning kunna ernås, även om roslagsbanan under någon tid framåt bibehålles vid sin nuvarande förvaltningsform. Ur befolkningens intressesynpunkt är nämligen problemet mindre en fråga om järnvägsföretagets organisation än om taxesättningen. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att statens järnvägars taxa sedan den 1 maj i år i stort sett tillämpas vid roslagsbanan i vad gäller den interna godstrafiken. Ett närmande mellan de båda företagens persontaxor har fr. o. m. nämnda tidpunkt jämväl kommit till stånd. Något formellt hinder mot att denna utjämningsprocess fortsättes och avslutas i en närliggande framtid torde icke föreligga. Utskottet förutsätter därför att den statliga järnvägstaxan kommer att helt tillämpas vid roslagsbanan om möjligt senast den 1 juli 1952, försåvitt fråga är om den egentliga bygdetrafiken.

Vad slutligen angår det i motionerna I: 416 och II: 552 berörda problemet om en ombyggnad till normalspår av roslagsnätets järnvägar vill utskottet endast påpeka, att denna fråga ingår i det allmänna utredningsuppdrag som lämnats 1943 års järnvägskommitté. Vid sådant förhållande synes någon anledning icke föreligga för riksdagen att nu göra särskilt uttalande i ämnet. Det speciella spörsmålet om behovet av en ny dubbelspårig broförbindelse för järnvägen över Stocksundet torde jämväl få upptagas i annan ordning.

Under återopande härav får utskottet hemställa,

I. att riksdagen må

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna den vid statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 16 mars 1951 fogade överenskommelsen mellan Aktiebolaget Svenska handelsbanken och järnvägsstyrelsen,

b) till *Förvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag* för budgetåret 1951/52 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 1 505 000 kronor,

c) medgiva, att Kungl. Maj:t må bemyndiga järnvägsstyrelsen att, efter det aktieförvärvet ägt rum, dels teckna borgen å förenämnda bolags lån, i de fall där genom en sådan åtgärd kan ernås en väsentlig förbättring av lånevillkoren, dels under budgetåret 1951/52 lämna samma bolag de bidrag i form av tillskott respektive lån, som kunna finnas erforderliga för balansering av driftbudgeten, varvid i utgifterna skall inräknas författningsenlig avsättning till förnyelsefond, respektive för bestridande av utgifter för investeringar samt förvärv av för verksamheten erforderliga rörliga tillgångar, i den mån driftinkomster samt nämnda avsättningar ej därtill förslå;

II. att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 415 och II: 555, I: 416 och II: 552, I: 417 och II: 553 samt II: 554, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet anfört.

Stockholm den 18 maj 1951.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Närvarande: se under utlåtandet nr 158.

Reservation

av herrar *Lundqvist* och *Birke*.