

**Nr 159.**

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avtal om koordination mellan statens järnvägar och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 177 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 6 april 1951, föreslagit riksdagen medgiva att Kungl. Maj:t måtte bemyndiga järnvägsstyrelsen träffa avtal om koordination mellan statens järnvägar och TGOJ enligt de riktlinjer departementschefen förordat.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar, härefter kallade TGOJ, bestå från ägaresynpunkt av tre skilda förvaltningar, nämligen (Örebro—)Frövi—Köpings järnväg, oktrojerad 1852, Frövi—Ludvika järnväg, koncessionerad 1869 och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, koncessionerad 1872.

Från transportsynpunkt består TGOJ av en huvudbana Ludvika—Vanneboda—Valskog—Rekarne—Eskilstuna—Flen—Oxelösund av 273 km längd, å vilken malmen från Grängesberg med flera gruvor fraktas till järnverket och utskeppningshamnen i Oxelösund. Härjämte framgår å huvudlinjen en betydande övrig trafik. Till huvudlinjen ansluta sig tre kortare linjer, nämligen Rekarne—Kolbäck om 17 km, Valskog—Köping om 9 km och Vanneboda—Frövi om 2 km, vilka huvudsakligen användas för annan trafik än malmtransporter. TGOJ har sålunda en sammanlagd banlängd av 301 km och är normalspårig. Endast linjen Köping—Frövi, som är 45 km lång, har elektrifierats. Järnvägsnätets utsträckning belyses av en i propositionen intagen översiktskarta (s. 3), vartill utskottet får hänvisa.

Å s. 2—4 i propositionen ha lämnats vissa uppgifter om intensiteten av ifrågavarande järnvägars trafikrörelse ävensom deras ekonomiska ställning.

Mellan järnvägsstyrelsen och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund har träffats ett koordinationsavtal, dagtecknat den 22 februari 1950, vilket såsom bilaga fogats vid propositionen. Inom kommunikationsdepartementet har härefter utarbetats förslag till vissa ändringar i avtalet, vilket förslag jämväl såsom bilaga fogats vid propositionen.

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 25 februari 1950, varmed koordinationsavtalet underställdes Kungl. Maj:ts prövning, uttalat, att koordinationsavtalet ur trafikanternas synpunkt syntes medföra en fullständig likställighet jämfört med det fall att järnvägslinjerna införlivades med statens järnvägar. Däremot är det enligt styrelsen uppenbart, att ej ens den mest intima driftsamverkan kan giva lika god rationaliseringseffekt som en enhetlig ledning. Skillnaden blir dock närmast beroende av huru ett koordinationsavtal kan komma att tillämpas.

Efter att ha jämfört koordinationsalternativet med andra tänkbara former för inordnande av TGOJ under de allmänna statsbanereglerna kommer styrelsen till det resultatet, att de med enhetliggörandet av järnvägsnätet reguljärt följande samhällsekonomiska vinsterna i koordinationsalternativet uppnås utan sådan uppoffring av statsmedel, som å andra håll erfordrats för detsamma genomförande, enär TGOJ:s ägare har möjlighet och är benägen att påtaga sig den ökning i utgifter och minskning i inkomster, som övergången till statens järnvägars bestämmelser medför.

Styrelsen framhåller slutligen, att ett försök att få ett förstatligande realiserat i varje fall måste befaras medföra en lång tidsförskjutning, varmed säkerligen skulle följa olägenheter för det allmänna, större än den mer-vinst utöver koordinationens, som kan tänkas uppstå under den del av avtalsperioden, som faller efter tidpunkten för ett eventuellt förstatligande.

Med hänsyn till nu berörda förhållanden och främst till omständigheten, att koordinationsalternativet medgiver snabbast möjliga genomförande av önskvärd driftrationalisering — utan risker eller belastning av statens kapitalbudget — har järnvägsstyrelsen funnit det föreliggande förslaget till överenskommelse vara för statens järnvägars del antagbart även med beaktande av det förutnämnda årliga inkomstbortfallet för statens järnvägar.

*Departementschefen* har anfört följande.

Av det anförda framgår, att förutsättningar numera synas föreligga för slutande av ett koordinationsavtal mellan staten och TGOJ:s ägare, vilket — utan att föregripa frågan vilka åtgärder som slutligen skola vidtagas för att verkställa statsmakternas år 1939 fattade principbeslut om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet — syftar till att genomföra önskvärd rationalisering och utvidgning av bestående trafik- och driftsamverkan mellan statens järnvägar och TGOJ samt att bereda trafikanterna villkor och förmåner likvärdiga med dem, som ett införlivande av TGOJ med statens järnvägar skulle medföra.

Med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen anfört om möjligheterna att genom ett koordinationsavtal uppnå syftet med 1939 års principbeslut samt om angelägenheten att snabbast möjligt genomföra den önskvärda driftrationaliseringen, anser jag mig böra tillstyrka, att ett avtal träffas om koordinering av statens järnvägar och TGOJ. Avtalet bör utformas på sätt parterna tidigare överenskommit med de ändringar som innefattas i det tidigare omnämnda departementsförslaget. Ett bemyndigande för järnvägsstyrelsen att ingå ett dylikt avtal synes nu böra inhämtas av riksdagen.

Enligt koordinationsavtalet i den av mig föreslagna utformningen skall ett belopp av ca 13 miljoner kronor överföras till TGOJ:s blivande pensionsstiftelse. Medel för detta ändamål erfordras icke under nästa budgetår, och frågan torde därför få anmälas för Kungl. Maj:t senare.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehått

*dels* en inom första kammaren av herrar *Norling* och *Ola Persson* väckt motion (I: 472), vari hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 177 samt besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förslag till TGOJ:s överförande i statlig ägo;

*dels ock* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Mannerskantz m. fl.* (I: 478) och den andra inom andra kammaren av herr *Hæggbloom* och fru *Hellström* (II: 611), i vilka hemställts, att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 177 måtte beträffande den fortsatta elektrifieringen av statsbanenätet uttala sig i enlighet med vad i motionerna framförts.

Beträffande skälen för de motionsvis framställda yrkandena får utskottet hänvisa till motionerna I: 472 och I: 478.

*Utskottet.* Såsom av den i förevarande proposition lämnade redogörelsen framgår, har det den 22 februari 1950 preliminärt träffade avtalet om koordination mellan statens järnvägar och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar (TGOJ) numera förfallit, sedan från kommunikationsdepartementets sida vissa erinringar framförts mot detsamma. Efter förnyade överläggningar i frågan har emellertid bolaget förklarat sig berett träffa en ny överenskommelse, vari departementets synpunkter beaktas. Enligt i propositionen angivna riktlinjer skulle avtalet i sålunda omarbetat skick komma att innebära, bland annat, att statens järnvägars person- och godstaxor i fortsättningen tillämpas vid TGOJ. Vidare skall fullständig vagn gemenskap genomföras, varjämte bolaget skall söka hålla sin tågplan likvärdig med statens järnvägars. Slutligen förutsattes att TGOJ skall elektrifieras. Överenskommelsen avses skola träda i kraft vid första halvårsskifte, som inträffar två år efter det vissa i avtalstexten omförmälda godkännanden och tillstånd lämnats, och gäller tills vidare intill det första halvårsskifte som inträffar tre år efter det uppsägning skett av endera parten. Frågan om järnvägsföretagets eventuella förstatligande har därmed skjutits på framtiden. Om medgivande för Kungl. Maj:t att bemyndiga järnvägsstyrelsen att med förenämnda bolag ingå ett definitivt avtal i enlighet härmed gör departementschefen nu hemställan.

Helt allmänt har såsom motiv för det nu framlagda förslaget framhållits, att de samhällsekonomiska fördelar som avsetts med det vid 1939 års riksdag fattade principbeslutet om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet i förevarande fall stå att vinna utan sådan uppoffring av statsmedel, som å andra håll erfordrats för detsammans genomförande. Ur trafikanternas synpunkt skulle sålunda koordinationsavtalet medföra en fullständig

likställighet jämfört med det fall att TGOJ införlivades med statens järnvägar. Vidare har påpekats, att en i olika hänseenden önskvärd driftrationalisering därigenom skulle kunna komma till stånd.

Utskottet har för sin del bibragts den uppfattningen, att nu i korthet antydda synpunkter äro värda beaktande. Å andra sidan får icke förbises, att rationaliseringseffekten för statens järnvägars vidkommande självfallet blivit större, om järnvägsföretaget direkt inlemmats i statsbanenätet. Rent principiellt finner utskottet det även beklagligt, att möjligheter för ett statsförvärv av TGOJ icke nu ansetts vara för handen, även om avtalstexten härutinnan förutsatts skola erhålla en lämpligare utformning än vad ursprungligen avsetts. Att genom koordinationsavtalet ett — och också tillfälligt — avsteg göres från förenämnda riksdagsbeslut torde sålunda vara ostridigt. Med hänsyn till föreliggande omständigheter har utskottet dock icke velat motsätta sig Kungl. Maj:ts förslag. Utskottet förutsätter givetvis, att det nya koordinationsavtalet utformas i överensstämmelse med de av departementschefen förordade riktlinjerna. Utskottet finner även angeläget framhålla, att ett godkännande av förevarande förslag icke får betraktas som prejudicerande för framtiden.

Av det nu sagda följer, att utskottet icke kan tillstyrka bifall till det i motionen I: 472 framförda yrkandet om avslag på Kungl. Maj:ts proposition. Ej heller finner utskottet det motiverat, att riksdagen i nuvarande läge gör någon framställning om TGOJ:s överförande i statlig ägo.

Såsom tidigare omnämnts har i koordinationsavtalet förutsatts att TGOJ skall elektrifieras. I de båda likalydande motionerna I: 478 och II: 611 ha uttalats farhågor för att detta skulle kunna ofördelaktigt återverka på statens järnvägars elektrifieringsprogram. Med anledning härav vill utskottet änyo understryka vad utskottet i sitt av 1950 års riksdag godkända utlåtande nr 140 framhöll, nämligen att avsteg från den av järnvägsstyrelsen samma år framlagda elektrifieringsplanen i görligaste mån böra undvikas. Under alla förhållanden finner utskottet önskvärt, att redan beslutade elektrifieringsarbeten böra få genomföras utan intrång av andra projekt. Helt oavsett förevarande avtal lär emellertid en elektrifiering av TGOJ förr eller senare komma till stånd med hänsyn till de därmed förbundna samhällsekonomiska fördelarna. I ett sådant läge kunna rubbningar i statens järnvägars elektrifieringsplan icke undvikas, försåvitt icke statsbaneföretagets elektrifieringsorganisation förstärkes. Utskottet förutsätter därför, att Kungl. Maj:t positivt prövar möjligheterna till en dylik förstärkning, vilket synes motiverat redan på den grund att elektrifieringsarbetet vid statens järnvägar f. n. bedrives i en jämförelsevis långsam takt.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

I. att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen I: 472, såvitt nu är i fråga, medgiva att Kungl. Maj:t må bemyndiga järnvägsstyrelsen träffa avtal om koordination mellan statens järnvägar och

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar enligt de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 6 april 1951 förordade riktlinjerna;

II. att motionen I: 472, i vad den avser förslag om förenämnda järnvägsföretags överförande i statlig ägo, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

III. att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 478 och II: 611, 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 *Gustaf Karlsson* och *Bergman*, vilka ansett att utskottet icke bort tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition och att därför dels den del av utskottets yttrande på s. 24, som börjar med »Utskottet har» och slutar med »långsam takt», bort ersättas med text av följande lydelse:

»De skäl som sålunda anförts till stöd för det förevarande förslaget kan utskottet icke finna bärande. Ostridigt torde sålunda vara att det ifrågasatta koordinationsavtalet utgör ett klart avsteg från det vid 1939 års riksdag fattade principbeslutet om det svenska järnvägsnätets enhetliggörande, vilket synes betänkligt icke minst med hänsyn till det prejudikat som därigenom skapas för framtiden. I detta sammanhang må erinras om att det i propositionen nr 130 framlagda förslaget om statsförvärv av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag motiverats just med förenämnda principbeslut, oaktat det här gäller en bana som väntas årligen uppvisa betydande driftunderskott. Såsom av de i förevarande proposition lämnade uppgifterna framgår är TGOJ däremot ett vinstgivande företag, varför ett statsförvärv i detta fall skulle ha varit en räntabel investering. Utskottet kan icke finna det vara rimligt att 1939 års riksdagsbeslut nu tillämpas på sådant sätt, att ekonomiskt svaga järnvägsföretag övertagas av staten, medan enskilda banor som ur inkomstsynpunkt lämna ett gott resultat ställas utanför den allmänna enhetliggörandeprocessen. Visserligen sägas trafikanterna genom koordinationsavtalet komma i åtnjutande av samma fördelar som om TGOJ förststatligats, men det samhällsekonomiska värdet härav reduceras av den omständigheten, att den nuvarande ägaren är banans främsta trafikant i sin egenskap av malmbefraktare.

Uppenbart är vidare att den åsyftade rationaliseringsvinsten för statens

järnvägars vidkommande skulle blivit betydligt större, om TGOJ direkt inlemmats i statsbanenätet. Det kan även befaras att elektrifieringen av TGOJ, som förutsatts skola ske genom statens järnvägars medverkan, kommer att verka fördröjande på det av järnvägsstyrelsen framlagda elektrifieringsprogrammet, vilket i sin tur måste medföra motsvarande vinstbortfall för statsverket. Efter genomförd elektrifiering kommer självfallet den enskilda banans värde att stiga och därmed även det belopp som staten vid en framtida inlösen kan komma att få erlægga. Erinras må att enligt gällande koncessionsvillkor lösesumman skall utgöra det med 50 procent förhöjda kapitaliserade värdet av den nettoinkomst som banan årligen i medeltal under de tio nästföregående åren lämnat. Vid bedömandet av förevarande spörsmål har utskottet icke heller kunnat undgå att uppmärksamma, att något rättsligt bindande avtal mellan här ifrågavarande båda parter faktiskt icke föreligger, sedan den ursprungliga överenskommelsen såsom ovan nämnts numera förfallit. En viss oklarhet synes även råda rörande de löne- och pensionsförmåner som i fortsättningen skola tillförsäkras personalen vid TGOJ.

Av nu anförda skäl anser sig utskottet, i likhet med vad som förordats i motionen I: 472, böra avstyrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition. Till förslaget att riksdagen nu skulle göra framställning om TGOJ:s överförande i statlig ägo kan utskottet dock icke ansluta sig. Under föreliggande omständigheter synes det sålunda vara mera lämpligt, att hela frågan tills vidare skjutes på framtiden i avvaktan på ett för statsverket gynnsammare utgångsläge.

I de båda likalydande motionerna I: 478 och II: 611 ha uttalats farhågor för att elektrifieringen av TGOJ skulle kunna ofördelaktigt återverka på statens järnvägars elektrifieringsprogram. Såsom ovan framhållits måste dessa farhågor anses vara befogade. Med anledning härav vill utskottet ånyo understryka vad utskottet i sitt av 1940 års riksdag godkända utlåtande nr 140 framhöll, nämligen att avsteg från den av järnvägsstyrelsen samma år framlagda elektrifieringsplanen i görligaste mån böra undvikas. Under alla förhållanden finner utskottet uppenbart, att redan beslutade elektrifieringsarbeten böra genomföras utan intrång av andra projekt. Helt oavsett förevarande avtalsförslag läser emellertid av vissa skäl frågan om en elektrifiering av TGOJ förr eller senare komma att aktualiseras. I ett sådant läge kunna rubbningar i statens järnvägars elektrifieringsplan icke undvikas, försåvitt icke statsbaneföretagets elektrifieringsorganisation förstärkes. Utskottet förutsätter därför att en dylik förstärkning kommer till stånd, innan tillstånd till TGOJ:s elektrifiering lämnas.»

*dels ock* utskottets hemställan under I. bort ha följande lydelse:

»I. att riksdagen må, med bifall till motionen I: 472, såvitt nu är i fråga, avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 177;»