

Nr 186.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om helt förstатligande av Stockholm—Roslagens järnvägar.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Fritjof Thun* (I: 158) och den andra inom andra kammaren av fröken *Olsson m. fl.* (II: 251), har hemställtts att riksdagen måtte besluta att roslagsbanan helt förstатligas senast fr. o. m. den 1 januari 1955.

Till stöd för sitt förslag ha motionärerna anfört följande.

Riksdagen beslöt 1951 enligt Kungl. Maj:ts proposition nr 130 att förvärva aktiemajoriteten i Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag (roslagsbanan). Detta förvärv innebar emellertid att järnvägen på grund av vissa omständigheter fortfarande under några år skulle drivas i aktiebolagsform.

Riksdagsbeslutet var självfallet ett framsteg för bygdens befolkning, men gav dem ingalunda den likställighet med trafikanter å övriga statsägda järnvägar, som det principbeslut innebar vilket fattades av 1939 års riksdag.

Skälet för roslagsbanans särställning har ansetts vara djursholmsbanans spårvägsliknande karaktär. Denna bandel löper nämligen ned i staden med Engelbrektsplan som ändstation, vilket medfört högre biljettpriser än på bolagets övriga förortslinjer. Vidare har det ansetts att djursholmsbanan sannolikt kommer att införlivas i ett blivande tunnelbanesystem.

Vår uppfattning är att ovan angivna skäl för en fördröjning av roslagsbanans införlivning med SJ på samma villkor som övriga av SJ övertagna järnvägar icke är bärande, enär, om nu djursholmsbanan verkligen utgör ett vägande hinder, denna bandel i så fall bör avskiljas och tills vidare drivas i bolagsform.

Förstatligandet av landets enskilda järnvägar skulle ju enligt förenämnda principbeslut äga rum för att bl. a. få enhetliga biljettpriser. Undantages månadsbiljetterna så föreligger ingalunda någon enhetlighet, enär övriga biljettpriser å roslagsbanans förortslinjer är åtskilligt högre än på SJ:s egna förortslinjer. Om man dessutom betänker att det är obekvämare i SRJ:s vagnar än i SJ:s på grund av att förstnämnda järnväg är smalspårig, finnes det ytterligare en anledning att fråga sig, varför trafikanterna på roslagsbanan skall behöva betala högre biljettpriser än resande på SJ:s linjer.

Utom vad ovan framhållits synes ett helt förstатligande av SRJ kunna medföra avsevärda besparingar i järnvägens förvaltning. Sålunda torde en verkställande direktörstjänst kunna indragas. Styrelsen lägges direkt under SJ. Kamrerar- och kassakontor, kontrollkontoret, biljett- och blankettkontoret samt förrådet torde kunna överföras till SJ:s förvaltning. Samtidigt torde även verkstaden vid Mörby kunna överföras till SJ:s huvudverkstad i Tomtebodå, varvid en stor del av administrationsarbetet skulle bortfalla. Ävenså torde elektroavdelningen kunna indragas och läggas under 1:a distriktet.

Ban-, maskin- och trafikavdelningarna kan, i de fall de icke kommer att delas mellan olika sektioner, avsevärt förbilligas.

För personalens del skulle ett helförstatligande av roslagsbanan medföra den fördelen att ansökningsrätt till ledigförklarade tjänster inom statens järnvägar jämväl skulle tillkomma denna personal.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen och länsstyrelsen i Stockholms län.

Järnvägsstyrelsen har inledningsvis lämnat följande redogörelse för bakgrunden till och innebörden av 1951 års riksdags beslut om statsförvärv av aktiemajoriteten i Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag.

I den skrivelse — dagtecknad den 13 mars 1951 och i allt väsentligt återgiven i Kungl. Maj:ts proposition 1951: 130 — varmed styrelsen underställde Kungl. Maj:ts prövning en med representanter för vissa aktieägare i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag (SRJ) under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande träffad överenskommelse om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteten i nämnda bolag framhöll styrelsen med stöd av en utförlig motivering att roslagsbanan även som statsägd järnväg borde åtminstone under en följd av år ställas under särskild förvaltning och drivas i bolagsform.

Föredragande departementschefen förklarade sig vid framläggandet av ovannämnda proposition icke ha något att erinra mot vad järnvägsstyrelsen anfört till förmån för att roslagsbanan med hänsyn till bl. a. föreliggande säregenheter i trafikhänseende erhöles viss självständighet i förvaltningshänseende.

Statsutskottet, som vid behandlingen av propositionen även hade att taga ställning till ett antal motioner, i vilka på anförda skäl bl. a. hemställts, att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag om statsförvärv av aktierna i SRJ måtte uttala, att roslagsbanan borde helt införlivas med statens järnvägar senast ett år efter aktieförvärvet, anförde i sitt utlåtande — nr 157 — bl. a., att det enligt utskottets mening i det aktuella fallet icke föreläge sådana skäl som kunde föranleda riksdagen att intaga en ståndpunkt, innebärande att Roslagen försattes i ett ogynnsammare läge än de bygder, vilkas järnvägsnät tidigare förstatligats. Utskottet sade sig därför i princip hysa den uppfattningen, att roslagsbanan borde införlivas med statens järnvägar, så snart förutsättningar härför vore för handen. Utskottet fortsatte:

»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 bli mindre, om djursholmslinjerna icke direkt inlemmas i statens järnvägars organisation utan alltför 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.»

Utskottet sade sig förmoda, att den ifrågasatta utredningen komme att bli förhållandevis tidsödande, särskilt som frågan intimt sammanhögde med det större problemet om det sätt, varpå Stockholms förortstrafik lämpligen borde ordnas. Det vore icke rimligt, om Roslagens befolkning av denna speciella anledning skulle behöva avstå från de förmåner, som förstatligande av en enskild järnväg i andra fall medfört. Den valda företagsformen borde dock icke vara avgörande för taxesättningen, och utskottet sade sig förut-sätta, att den statliga järnvägstaxan komme att helt tillämpas vid roslagsbanan om möjligt senast den 1 juli 1952, försåvitt fråga vore om den egentliga bygdetrafiken.

Riksdagen (skrivelse nr 300) fattade beslut i överensstämmelse med vad utskottet sålunda föreslagit, varefter Kungl. Maj:t genom brev den 8 juni 1951 bl. a. anbefalldes järnvägsstyrelsen *dels* att med beaktande av vad här-om i statsutskottets förenämnda utlåtande anförts verkställa utredning om djursholmslinjernas framtida ställning, *dels ock* att till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till utjämning av taxorna för statens järnvägar och roslagsbanan så att den statliga järnvägstaxan skulle kunna helt tillämpas vid roslagsbanan, om möjligt senast den 1 juli 1952, såvitt fråga vore om den egentliga bygdetrafiken.

Den sålunda anbefallda utredningen har — upplyser järnvägsstyrelsen — ännu icke kunnat verkställas, bl. a. enär frågan är intimt förknippad med det större problemkomplex som Stor-Stockholms trafikutredning har att be-handla. I anslutning härtill framhåller styrelsen beträffande taxefrågan följande.

Vad beträffar det andra åt järnvägsstyrelsen givna uppdraget må nämnas, att godstaxan på roslagsbanan med undantag för ban- och övergångsavgifter anpassades till statens järnvägars taxa redan år 1951. År 1952 borttogos jämväl ban- och övergångsavgifterna, varigenom roslagsbanan i godstrafikhän-seende blev likställd med varje annan bandel i SJ-nätet. I likhet med vid SJ-nätet i övrigt slopades omlastningsavgifterna fr. o. m. den 1 juni 1953.

I persontaxehänseende likställdes roslagsbanan med statens järnvägar fr. o. m. den 1 april 1952 så till vida, att statens järnvägars taxa med därtill hörande bestämmelser ävensom genomgående avståndsberäkning därefter tillämpas i *samtrafik* mellan statens järnvägar och roslagsbanan utom be-träffande månadsbiljetter. Vidare tillämpas statens järnvägars taxa *lokalt* på roslagsbanan på linjer norr om Lindholmen, d. v. s. i den egentliga bygdetrafiken. För lokaltrafik på övriga linjer, d. v. s. djursholmsbanan (inre förortstrafiken) och sträckorna Stockholm Ö—Lindholmen och Ros-lagsnäsby—Österskär (yttre förortstrafiken), tillämpas högre avgifter än i motsvarande statens järnvägars trafik. Att den högre taxesättningen icke inskränkts till att avse djursholmsbanan står helt i samklang med vad styrelsen anført i sin förutnämnda skrivelse angående aktieförvärvet, där styrelsen räknat med att »framdeles utskilja icke blott djursholmsbanan utan jämväl övrig förortstrafik utefter SRJ, i den mån denna vid den på-gående, i första hand åt Stor-Stockholms trafikutredning anförtrödda, all-männa utredningen av frågan befinnes böra ingå i nyssnämnda Stockholms-regionens lokaltrafiksystem. Ett sådant inlemmande anses kunna ifråga-komma för exempelvis vad man kan benämna österskärstrafiken, d. v. s. trafiken från och till stationerna å linjen (Djursholms Ösby)—Roslagsnäs-by—Österskär.»

Frågan i vad mån ytterligare utjämning i taxehänseende kan äga rum är alltså ytterst beroende av lösningen av spørgsmålet om förortstrafikens regionplanering i Stor-Stockholmsområdet, vilket spørgsmål med dess synnerligen vittfamnande aspekter nu utredes. Premisserna för styrelsens fortsatta handläggning av frågan om roslagsbanans framtida ställning äro följaktligen ännu ej klarlagda.

Vad här ovan och tidigare anförts är enligt styrelsens mening fullt tillräckligt för att motivera ett avstyrkande av motionerna. Styrelsen anser sig dock även böra något beröra de verkningar i ekonomiskt hänseende, som ett bifall till motionärernas yrkande skulle medföra. Därvidlag erinras om att det ekonomiska utfallet av roslagsbanans rörelse varit otillfredsställande. Att så skulle bliva fallet förutsågs även vid tidpunkten för aktieförvärvet, och styrelsen ansåg sig i sin förutnämnda skrivelse till Kungl. Maj:t böra räkna med en årlig driftförlust av 2,5—3 milj. kronor. Under åren 1951 och 1952 ha underskott till ett belopp av 642 resp. 3 534 tkr täckts genom tillskott från statens järnvägar. För år 1953 väntas underskottet bliva något lägre än 1952.

Järnvägsstyrelsen anför vidare följande.

Styrelsen har låtit verkställa en utredning rörande storleken av den intäktsminskning, som en generell tillämpning av statens järnvägars taxa på roslagsbanan kan väntas medföra. Av praktiska skäl har utredningen emellertid inskränkts till att avse resor till och från Stockholm, varför den totala intäktsminskningen torde bliva större än som framgår av utredningen, vilkens resultat redovisas nedan.

	Intäktsminskning, lkr, vid tillämpning av SJ taxa på SRJ
Inre förortstrafik (djurholmsbanan).....	631
Yttre » (Stockholm—Österskär och Stockholm— Lindholmen)	474
Summa	1 105

Roslagsbanans införlivande med statens järnvägar skulle således medföra en intäktsminskning av minst 1,1 milj. kronor per år vid nuvarande taxeläge. Om man bortser från djurholmsbanan, vilken även av motionärerna anses intaga en undantagsställning i detta sammanhang, skulle intäktsminskningen likväl röra sig om i runt tal 0,5 milj. kronor.

Mot angivna intäktsminskning får ställas de besparingar i förvaltningskostnaderna, som skulle ernås genom införlivandet. Enligt motionärernas uppfattning skulle avsevärda sådana stå att vinna, och som exempel nämnes tjänsten som verkställande direktör, kamrerar- och kassakontoret, kontrollkontoret, biljett- och blankettkontoret, förrådet, verkstaden samt elektroavdelningen, vilka institutioner skulle kunna indragas eller inordnas i statens järnvägars förvaltning, varjämte ban-, maskin- och trafikavdelningarna borde kunna förbilligas avsevärt.

Styrelsen är icke beredd att nu i detalj redogöra för de organisationsförändringar, som skulle bliva följden av ett införlivande, och därmed de möjliga kostnadsbesparingarna. Härför erfordras en ingående undersökning och värdering av de anställdas arbetsuppgifter. Skilda omständigheter, såsom banans avskilda geografiska läge, skillnaden i spårvidd och elektrifierings-system samt den betydande förortstrafiken, torde emellertid medföra, att

några nämnvärda förändringar i fråga om driften icke lämpligen låta sig göra. De exemplifierade administrativa avdelningarna, som skulle kunna indragas eller beskäras, äro redan nu så små, att några väsentliga besparingar knappast kunna utvinnas vid ett införlivande. Som exempel kan nämnas, att verkställande direktören samtidigt är maskiningenjör. Vidare skötes biljett- och blankettkontoret av en kontorsskrivare, som därjämte bestrider viss tjänstgöring på trafikinspektörsexpeditionen. Styrelsen har sålunda grundad anledning räkna med att minskningen på kostnadssidan komme att väga förhållandevis lätt i jämförelse med intäktsminskningen. Detta gäller även om, såsom allmänt förutsatts, djursholmsbanan i fortsättningen drives i bolagsform. — Ovanstående uttalande utesluter dock ej att arbetsuppgifter vid roslagsbanan och statens järnvägar kunna sammanslås. Dylika sammanslagningar ha gjorts, andra ha prövats och befunnits mindre ändamålsenliga och ha därför frångåtts, andra slutligen undersökas nu.

Det må i detta sammanhang nämnas, att roslagsbanans ledning i den mån det låter sig göra söker utnyttja befintliga möjligheter till rationaliseringar. Sålunda har personalstyrkan vid SRJ och dess dotterföretag Stockholms Läns Omnibus AB sammanlagt kunnat nedbringas med i medeltal 60 man under år 1953, vilket utgör 4,3 procent av personalantalet i medeltal för år 1952 och är i nivå med det resultat, som i detta hänseende uppnåtts vid statens järnvägar budgetåret 1952/53. Ytterligare åtgärder äro emellertid påkallade, och statens järnvägars överrevisorer ha i sin berättelse för budgetåret 1952/53 framhållit, att storleksordningen av underskotten på driften av roslagsbanan motiverar, att de undersökningar som igångsatts hösten 1953 angående möjligheterna att nedbringa framtida driftunderskott slutföras med största skyndsamhet, varvid sådana frågor som förenkling av driften, omläggning av trafikvägarna och i samband därmed överförande av järnvägstrafiken på vissa linjer till landsväg torde böra övervägas.

Styrelsen har i skrivelse till riksräkenskapsverket den 4 december 1953 beräknat överskottet på statens järnvägar — efter avskrivning — till storleksordningen 5 milj. kronor för budgetåret 1953/54, medan för budgetåret 1954/55 räknats med balans mellan driftöverskott och avskrivningsbehov. Därvid har för vardera budgetåret på kostnadssidan inräknats ett bidrag till roslagsbanan uppgående till 4,3 milj. kronor. Vid sådant förhållande är det, även om underskottet skulle bli något lägre, uppenbart, att styrelsen under inga omständigheter kan biträda en åtgärd, som skulle leda till att roslagsbanans underskott ökades och statens järnvägars ekonomiska resultat i motsvarande mån försämrades.

Motionärerna ha slutligen i sin motivering anført, att ett helförstatligande av roslagsbanan för personalens del skulle medföra den fördelen, att ansökningsrätt till ledigförklarade tjänster inom statens järnvägar jämväl skulle tillkomma denna personal. Till detta vill styrelsen endast anföra, att sådan rätt rent formellt redan finnes, ehuru naturligt nog chanserna för en SRJ-tjänsteman att komma i fråga vid besättande av en tjänst vid statens järnvägar i praktiken måste anses vara tämligen begränsade. Å andra sidan torde frånvaron av reciprocitet innebära, att SRJ-tjänstemännens möjligheter att vinna befordran vid egen bana rimligtvis böra vara större än om den stora personalstocken vid statens järnvägar skulle konkurrera om tjänsterna vid SRJ. I övrigt må i detta sammanhang framhållas att befattningshavarna vid SRJ i lönehänseende äro helt jämställda med personalen vid statens järnvägar.

Sammanfattningsvis anför styrelsen, att ännu rådande ovisshet beträffande förtortstrafikens ordnande inom Stor-Stockholmsområdet, ävensom

det förhållandet, att ett helt införlivande av roslagsbanan med statens järnvägar — även om djursholmsbanan avskiljes och fortsättningsvis drives i bolagsform — skulle leda till en ökning av det redan för närvarande synnerligen betungande driftunderskottet och i motsvarande mån försämra statens järnvägars ekonomiska ställning, tala för att de av 1951 års riksdag åsyftade förutsättningarna för roslagsbanans införlivande med statens järnvägar ännu icke äro för handen.

Under hänvisning härtill hemställer styrelsen, att statsutskottet måtte avstyrka motionerna I: 158 och II: 251.

Länsstyrelsen i Stockholms län, som bifogat yttranden från Stockholms läns landstings förvaltningsutskott och Stor-Stockholms trafikutredning, har efter ett återgivande av statsutskottets ovanberörda utlåtande nr 157 till 1951 års riksdag framhållit, att ett helt förstatligande snarast möjligt av Stockholm—Roslagens järnvägar framstode såsom synnerligen angeläget. Denna sin ståndpunkt har länsstyrelsen närmare utvecklat sålunda.

Det förefaller länsstyrelsen icke rimligt att på grund av vissa problem i fråga om djursholmsbanornas framtida ställning låta hela roslagsbanenätet vänta på ett förstatligande. Att såsom motionären antytt överväga djursholmslinjernas sammanförande i ett särskilt bolag synes med hänsyn till statsutskottets yttrande och vad Stor-Stockholms trafikutredning anfört i ärendet knappast kunna ifrågakomma annat än i samband med en lösning av Stor-Stockholms spårtrafikproblem i dess helhet. När dessa framdeles skola lösas, lärer även bland annat förortstrafiken på statens järnvägars linjer Stockholm—Södertälje och Stockholm—Uppsala komma att beaktas. En lösning av förortstrafikproblemen torde väl knappast behöva bli nämnvärt försvårad, om vid detta tillfälle jämväl djursholmsbanan och andra förortslinjer inom roslagsbanenätet direkt tillhörde statens järnvägar i stället för ett av staten genom järnvägsstyrelsen kontrollerat särskilt bolag.

Länsstyrelsen anser därför övervägande skäl tala för att roslagsbanenätet i dess helhet redan nu inlemmas i statens järnvägar.

Enligt vad Stor-Stockholms trafikutredning i sitt yttrande upplyser är statens järnvägars nuvarande förortstaxor föremål för omprövning inom 1948 års järnvägstaxekommitté. Det synes ej vara omöjligt att, om så anses påkallat, i avbidan på det slutliga resultatet av kommitténs utredning tills vidare tillämpa ett provisorium i fråga om taxorna för roslagsbanans utpräglade förortstrafik.

Stockholms läns landstings förvaltningsutskott har anfört följande.

Förvaltningsutskottet vill, efter samråd jämväl med landstingets närings- och kommunikationsråd, från de synpunkter på länets kommunikationsfrågor som landstinget har att företräda såsom sin mening framhålla, att förstatligandet framstår som synnerligen angeläget. För näringslivet i norra delen av Stockholms län med en fortgående uttunning av befolkningen i de produktiva åldrarna är förbättrade kommunikationer, då i första hand genom förbättring och förbilligande av kommunikationerna å roslagsbanan, av avgörande betydelse. Förvaltningsutskottet tillstyrker därför livligt bifall till motionerna.

Stor-Stockholms trafikutredning har inledningsvis framhållit, att den vid 1951 års riksdag förutsatta utredningen om djursholmsbanans och även

österskärsbanans framtida ställning är beroende på vilken ställning dessa banor komma att erhålla i Stor-Stockholms trafiksystem. I anslutning härtill har utredningen anfört följande.

Motionärerna synas förutsätta, att djursholmsbanan fortfarande och tills vidare drives i bolagsform och skiljes från roslagsbanan. Vad motionärerna nu närmast syfta till synes vara, att det s. k. yttre förortsområdet, d. v. s. linjerna Roslagsnäsby—Österskår och Roslagsnäsby—Lindholmen — båda sträckorna 19 km långa — skall i likhet med »bygdedelen» av roslagsbanan även i lokaltrafik få tillämpa SJ:s taxor.

Stor-Stockholms trafikutredning har i en remisskrivelse till Konungen av den 16 mars 1951 anfört, att för den lokala trafiken i Stor-Stockholm borde eftersträvas en samordnad taxesättning för det område, inom vilket tunnelbanesystemet med sina förortsbanoer och de direkt till innerstaden förande busslinjerna kunna tänkas bli utbyggda på lång sikt. En plan för sådan samordning av trafiken inom detta område är sedan någon tid föremål för trafikutredningens undersökning. Detta behov av en koordinerad taxepolitik och samordning av trafiken för Stor-Stockholmsområdet accentueras alltmer efter som storstaden växer ut.

Med den bebyggelseutveckling, som för närvarande råder inom Stor-Stockholm, äro Stockholms stads markområden om några år till fullo utnyttjade. Ökningen av Stor-Stockholms befolkning kommer då att helt och hållet förläggas till förortskommunerna. Bl. a. komma de utefter roslagsbanans nu berörda yttre lokaltrafikområde belägna kommunerna att spela en stor roll genom de goda bebyggelsemöjligheter, som de erbjuda. Kommunikationerna mellan dessa och Stockholm bli därigenom allt viktigare att tillgodose.

Det nu i motionerna berörda området kommer sålunda — om ej redan nu så dock snart — att intaga ungefär samma ställning som djursholmsbanan. De båda förortstrafikområdena komplettera för övrigt varandra därigenom, att säsongtopparna för trafiken infalla på olika månader för djursholmsbanan och för den övriga förortstrafiken. Djursholmsbanan har nämligen under sommarmånaderna sin lågtrafikperiod, då den andra bandelen i förortstrafiken har sin högsäsong. Att driva djursholmsbanan skild från lindholmen- och österskärslinjerna torde möta svårigheter. Hithörande spörsmål torde — såsom också i Kungl. Maj:ts proposition till 1951 års riksdag förutsatts — böra övervägas i samband med utredningar om djursholmsbanans framtida ställning, som Stor-Stockholms trafikutredning och järnvägsstyrelsen ha att utföra.

Trafikutredningen får vidare framhålla, att SJ:s nuvarande förortstaxor knappast kunna anses normgivande för andra trafikföretag; de äro, enligt vad från järnvägsstyrelsen inhämtats, föremål för omprövning i den nu arbetande järnvägstaxekommittén.

Stor-Stockholms trafikutredning anser med hänvisning till vad härovan anförts, att med frågan om införlivande av roslagsbanans förortstrafik med SJ trafik- och taxesystem må anstå, intill dess att de nu pågående utredningarna inom järnvägsstyrelsen, 1948 års järnvägstaxekommitté och Stor-Stockholms trafikutredning hunnit slutföras.

Utskottet. 1951 års riksdagsbeslut angående statsförvärv av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag innebar bl. a., att ifrågavarande järnvägsföretag tills vidare skulle bibehållas vid sin dåvarande förvaltningsform och sålunda icke införlivas med statens järnvägar. Anledningen härtill var främst

de trafiktekniska säregenheter som de i roslagsnätets järnvägar ingående djursholmslinjerna uppvisade. Riksdagen förutsatte emellertid, att en utjämning i taxehänseende skulle ske, så att den statliga järnvägstaxan komme att helt tillämpas vid roslagsbanan om möjligt senast den 1 juli 1952, försåvitt fråga vore om den egentliga bygdetraffiken. En sådan utjämning har också sedermera kommit till stånd, varvid undantag gjorts icke endast för trafiken på djursholmslinjerna utan även för trafiken på sträckorna Stockholm Ö—Lindholmen och Roslagsnäsby—Österskär.

I förevarande motioner har nu hemställts, att riksdagen måtte besluta att roslagsbanan helt förstatligas senast fr. o. m. den 1 januari 1955. Då motionärerna icke synas ifrågasätta någon ändring i djursholmslinjernas nuvarande särställning, skulle den praktiska innebörden av detta förslag närmast vara, att den statliga järnvägstaxan skulle komma att utsträckas till de båda nyssnämnda linjerna Stockholm Ö—Lindholmen och Roslagsnäsby—Österskär. Det därigenom uppkommande inkomstbrörfallet har av järnvägsstyrelsen beräknats till i runt tal 0,5 milj. kronor.

I sitt utlåtande 1951: 157, vilket låg till grund för riksdagens förberörda beslut, sade sig utskottet i princip hysa den uppfattningen, att roslagsbanan borde införlivas med statens järnvägar så snart förutsättningarna därför vore för handen. Utskottet är alltså av samma mening. Av vissa skäl synes det dock tveksamt, huruvida tidpunkten ännu är inne för en dylik åtgärd. Enligt vad utskottet under hand inhämtat väntas sålunda 1948 års järnvägstaxekommitté inom en näraliggande framtid komma att framlägga förslag om särskild förortstaxa för stockholmsregionen, avseende trafiken å jämväl de båda linjer om vilka nu närmast är fråga. Prövningen av detta förslag synes icke lämpligen böra föregripas genom att beslut nu fattas om roslagsbanans direkta inlemmande i statens järnvägars organisation med därav betingade taxeförändringar som följd. Utskottet förutsätter emellertid att Kungl. Maj:t, så snart ställning tagits till järnvägstaxekommitténs förslag, upptager frågan om roslagsbanans förvaltningsform till förnyat övervägande.

Under hänvisning härtill hemställer utskottet,

att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 158 och II: 251, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 23 november 1954.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Närvarande: se under utlåtandet nr 183.

Reservation

av herrar *Iwar Anderson, Edvin Thun, Elfving, Lundqvist, Staxäng*, fröken *Vinge* och fröken *Olsson*, vilka ansett att det stycke i utskottets yttrande på s. 43, som börjar med orden »I sitt» och slutar med orden »förnyat övervägande», bort ha följande lydelse:

»I sitt utlåtande 1951: 157, vilket låg till grund för riksdagens förberörda beslut, sade sig utskottet i princip hysa den uppfattningen, att roslagsbanan borde införlivas med statens järnvägar så snart förutsättningarna därför vore för handen. Utskottet är alltjämt av samma mening. Det har under hand uppgivits, att 1948 års järnvägstaxekommitté inom en näraliggande framtid skulle komma att avge sitt betänkande och att däri bl. a. komme att föreslås en särskild gemensam förortstaxa för *hela* stockholmsregionen, avseende trafiken å jämväl de båda linjer om vilka nu närmast är fråga. Denna förortstaxa skulle även för statens järnvägars förortstrafik medföra högre avgifter än vad eljest tillämpas vid statens järnvägar. Att prövningen av ett sådant genomgripande förslag — om det framlägges — måste komma att taga lång tid, finner utskottet sannolikt. Utskottet kan under alla förhållanden inte finna det riktigt och ej heller i god överensstämmelse med de taxepprinciper, som voro grundläggande för statsmakternas beslut år 1939 angående enhetliggörandet av det svenska järnvägsväsendet, att i avvaktan på ett eventuellt framtida nytt taxesystem längre vägra trafikanterna vid de nu ifrågavarande två järnvägslinjerna avsedd jämställdhet med statens järnvägars övriga trafikanter. Utskottet förutsätter därför att Kungl. Maj:t, så snart lämpligen kan ske, upptager frågan om roslagsbanans förvaltningsform, eventuellt taxesättning, till förnyat övervägande.»