

Nr 80

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående införlivande med statens järnvägar av Stockholm-Roslagens järnvägar.

(4:e avd.)

I propositionen nr 50 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 6 februari 1959, föreslagit riksdagen att *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag skall träda i likvidation, *dels* föreskriva, att Stockholm-Roslagens järnvägar skall från och med den 1 juli 1959 införlivas med statens järnvägar, *dels* till Förvärv av Stockholm-Roslagens järnvägar för budgetåret 1959/60 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 9 110 000 kr.

Inledningsvis har i propositionen lämnats en redovisning av statsmakternas beslut år 1951 om förvärv av aktierna i Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag, Stockholm-Roslagens järnvägar, samt de i samband därmed gjorda övervägandena.

I skrivelse den 26 november 1958 har *järnvägsstyrelsen* hemställt, att Stockholm-Roslagens järnvägar från den 1 juli 1959 måtte införlivas med statens järnvägar.

Över framställningen har yttrande avgivits av *fullmäktige i riksgäldskontoret*.

För en närmare redogörelse av propositionens innehåll i nämnda delar torde få hänvisas till densamma (s. 2—8).

Departementschefen har anfört följande.

Sedan statsmakterna år 1951 fattat beslut om statsförvärv av aktierna i Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag, har järnvägsstyrelsen — med anlitande av det för ändamålet anvisade investeringsanslaget å 1 505 000 kr. — för statens räkning förvärvat ca 98,6 % av aktierna i bolaget. I samband med beslutet om statsförvärvet fastställdes icke någon viss tidpunkt, då ett definitivt inlemmande i statsbaneföretaget av bolagets järnvägar, sammanfattningsvis benämnda Stockholm-Roslagens järnvägar (SRJ), skulle äga rum. Till skillnad från tidigare förvärvade enskilda järnvägar föredde nämligen SRJ, med hänsyn till att Djursholmsbanan ingick i förvärvet, vissa särigheter i trafikhänseende, som motiverade att järnvägarna under en övergångstid bibehölls i samma förvaltningsform som vid tiden för förvärvet. Då Djursholmsbanan närmast ägde spårvägskaraktär, syntes det nämligen icke uteslutet, att denna bana skulle kunna komma att utskiljas ur SRJ och uppgå i ett framtida lokaltrafiksystem för stockholmområdet. Ett definitivt inlemmande av SRJ i statsbaneföretaget borde därför tills vidare anstå.

Av vad järnvägsstyrelsen nu anfört framgår att några planer icke längre föreligger om att Djurholmsbanan skall uppgå i ett lokaltrafiksystem för stockholmsregionen. Den enda åtgärd rörande denna bana, som kan bli aktuell inom nu överblickbar framtid, synes vara att trafiken mellan Stockholms östra station och Engelbredsplan kan komma att nedläggas. Banan kommer sålunda alltfört att tillhöra roslagsjärnvägarnas bansystem. Då sålunda det väsentligaste hindret för ett inlemmande av SRJ i statsbaneföretaget icke längre föreligger, synes frågan om en avveckling av bolagsdriften nu böra upptas till behandling och förslag i ämnet underställas riksdagens prövning.

Vad beträffar formen för avvecklingen torde i allt väsentligt kunna följas samma förfarande som tillämpades, då de till Trafikförvaltningen Göteborg-Dalarna-Gävle hörande järnvägarna införlivades med statens järnvägar. Något fullständigt förslag till avtal angående det formella statsförvärvet skulle sålunda icke behöva föreläggas riksdagen. Vidare torde jag i det följande kunna inskränka mig till att ange endast huvudgrunderna för transaktionens genomförande.

Efter inlemmandet i statsbaneföretaget av SRJ bör de till dessa järnvägar hörande anläggningsvärdena och kapitalbeloppen i statsbokföringen upptas på samma sätt som motsvarande värden och belopp för statens järnvägar i övrigt. Kapitalbehållningen å statens järnvägars fond bör följaktligen ökas med ett belopp lika med summan av de låneskulder som staten övertar från bolaget per den 1 juli 1959. Järnvägsstyrelsen har beräknat dessa låneskulder till 9 305 000 kr. och därvid inkluderat ett belopp av 195 000 kr., avseende ett av bolaget under november månad 1958 inlöst in-teckningslån. De av staten övertagna låneskulder bör i princip täckas av ett motsvarande investeringsanslag å riksstaten. Enligt järnvägsstyrelsens mening bör investeringsanslaget vara av sådan storlek, att det innefattar det jämväl angivna beloppet av 195 000 kr., då eljest investeringarna i SRJ måste minskas med motsvarande belopp. Med hänsyn till att ifrågakvarande in-teckningslån redan lösts av bolaget anser jag mig för egen del icke kunna tillstyrka, att den utestående lånesumman per den 1 juli 1959 beräknas till högre belopp än (9 305 000—195 000) 9 110 000 kr.

Övertagna svävande skulder liksom övertagna likvida medel och rörliga tillgångar bör tills vidare föras å det särskilda inköpskontot för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles meddela erforderliga bokföringsföreskrifter.

I enlighet med hittills tillämpat förfarande torde av statens järnvägars driftmedel få tillskjutas erforderliga belopp för balansering av bolagets driftbudget såväl under den tid bolaget kommer att fortsätta sin verksamhet som under likvidationstiden.

I överensstämmelse med vad jag anfört i det föregående föreslår jag, att för reglering av de ekonomiska frågor, som sammanhänger med införlivandet av SRJ med statens järnvägar, ett investeringsanslag av 9 110 000 kr. anvisas å riksstaten för budgetåret 1959/60. Anvisandet av ifrågakvarande anslag torde, såvitt nu kan bedömas, icke behöva medföra någon ny upplåning å kapitalmarknaden.

Enär det redan år 1951 beslutades, att den dåvarande och förutvarande personalens avlönings- och pensionsförhållanden skulle regleras efter samma normer som skulle ha varit tillämpliga, därest inlemmandet skett samtidigt med aktieförvärvet, blir de vid övergången inträdande ändringarna härvidlag i huvudsak av formell natur. Bestämmelser, som slutligt reglerar den övertagna personalens anställnings- och lönevillkor, torde böra intagas i blivande överenskommelse mellan styrelsen och likvidatorn.

I samband med inlemmandet av SRJ i statsbaneföretaget erfordras en

ökning av antalet befattningar i högre lönegrad än Ao 19 vid statens järnvägar. Härför erfordras beslut av riksdagen. Jag avser att framlägga förslag härom vid min anmälan längre fram i vår av verkstyrelsernas framställningar rörande vissa tjänster vid kommunikationsverken.

Vid den slutliga regleringen av avlöningsförmånerna för den övertagna personalen kommer vissa på avtal grundade personliga löneförmåner att få övertagas av statens järnvägar.

Vad järnvägsstyrelsen anfört och förordat rörande taxesättningen av månadsbiljetter inom den på SRJ bedrivna förortstrafiken har slutligen icke föranlett någon erinran från min sida.

Utskottet. Kungl. Maj:t har föreslagit, att de till Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag hörande järnvägarna, Stockholm-Roslagens järnvägar, skall från och med den 1 juli 1959 införlivas med statens järnvägar. Vidare begäres riksdagens bemyndigande att vidtaga erforderliga åtgärder för likvidation av järnvägsbolaget. I samband härmed bör betalningsansvaret för järnvägsaktiebolagets låneskulder övertagas direkt av staten. För transaktionens genomförande äskas ett investeringsanslag av 9 110 000 kr. Någon ny upplåning å kapitalmarknaden torde dock ej erfordras i anledning härav.

Förslaget om ett fullständigt inlemmande av Stockholm-Roslagens järnvägar i statsbanenätet finner utskottet stå i överensstämmelse med riksdagens tidigare beslut om järnvägsförstatligandet. Då klarhet nu vunnits om Djursholmsbanans framtida ställning, bör därför ett införlivande av ifrågasvarande järnvägssystem med statens järnvägar komma till stånd. Kungl. Maj:ts förslag beträffande formerna härför har utskottet likaså funnit sig böra godtaga. Ej heller vad departementschefen i övrigt anfört och förordat har givit utskottet anledning till erinran.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet,

att riksdagen må

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag skall träda i likvidation,

b) föreskriva, att Stockholm-Roslagens järnvägar skall från och med den 1 juli 1959 införlivas med statens järnvägar,

c) till *Förvärv av Stockholm-Roslagens järnvägar* för budgetåret 1959/60 under statens järnvägars fond anvisa ett investeringsanslag av 9 110 000 kr.

Stockholm den 24 april 1959

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Närvarande: se under utlåtandet nr 79.