

Nr 128.

Ankom till riksdagens kansli den 18 april 1939 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till förvärv av Skåne—Smålands järnväg.

(4:e avd.)

I en den 3 mars 1939 dagtecknad proposition, nr 183, har Kungl. Maj:t, under åberopande av det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, framlagt förslag angående förvärv för statens räkning av Skåne—Smålands järnväg.

Departementschefen har beträffande skälen för ett statsförvärv av ifrågasvarande järnväg — som äges av Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag samt omfattar den 14 mil långa normalspåriga banlinjen mellan Kärreberga och Värnamo — anfört bland annat följande:

Skåne—Smålands järnväg äger trots den icke obetydliga tillbakagång i trafiken, som under senare tider ägt rum, en relativt stor betydelse såsom trafikled. Ehuru järnvägens ekonomiska ställning är svag, har emellertid varken nedläggning eller nedrustning av densamma allvarligt ifrågasatts. Särskilt för Hälsingborgs stad har järnvägen sin stora betydelse, vilket tagit sig uttryck i att staden såsom huvudsaklig aktieägare i Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag för järnvägens bibehållande gjort mycket betydande ekonomiska insatser, vilka vid järnvägens nu ifrågasatta försäljning torde komma att till stor del gå förlorade.

Det nu föreliggande avtalet angående försäljning till staten av Skåne—Smålands järnväg torde kunna anses utgöra ett led i de nästlidet år påbörjade åtgärderna för ett enhetliggörande av vissa delar av det skånska järnvägsnätet. Ifrågasvarande järnväg hör nämligen såväl i trafik- som i driftshänseende naturligt ihop med i första hand Hälsingborg—Hässleholms järnvägar, vilka numera genom statens aktieköp nästlidet år i realiteten äro statsägda. En samförvaltning av Skåne—Smålands järnväg med förenämnda järnvägar är därför ägnad att medföra väsentliga tekniska och ekonomiska fördelar. Någon tvekan om att Skåne—Smålands järnväg tillhör den kategori järnvägar, som vid ett enhetliggörande av järnvägsväsendet i vårt land bör anknytas till statsbanenätet, torde knappast föreligga. Den fråga, till vilken statsmakterna i förevarande sammanhang synas böra taga ställning, begränsar sig därför närmast till de villkor, på vilka övertagandet av järnvägen bör äga rum.

I motsats till vad som var fallet beträffande de järnvägsföretag, vilka staten nästlidet år förvärvade genom inköp av så gott som samtliga aktier i respektive järnvägsbolag, innebär nu föreliggande förslag, att staten skall av Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag direkt inköpa bolagets järnväg. Detta tillvägagångssätt har i förevarande fall befunnits vara det ur formell

synpunkt lämpligaste. Köpeskillingen för järnvägen skall utgöra i runt tal 878,000 kronor, vilken summa skall erläggas dels med ett kontant belopp av omkring 508,000 kronor, dels genom övertagande av vissa bolaget åvilande skulder, dels ock genom att bolaget befrias från skyldighet att till statens järnvägar inbetala resterande skuld, omkring 19,500 kronor, för andel i kostnaderna för förändring av spårsystemet i Markaryd. Beräkningen av de ytterligare insatser, som måste göras från statens sida för att bringa järnvägens anläggningar och materiel i ett tillfredsställande skick slutar å alternativa belopp, därav det ena avser det minimum, som ansetts oundgängligen nödvändigt för järnvägens fortsatta drift, och det andra vad som skulle krävas för att taga igen eftersatt förnyelse och bringa anläggningarna i nivå med nutidens krav. Det förstnämnda beloppet uppgår till 605,000 kronor och det sistnämnda till 1,135,000 kronor. Med utgångspunkt från ett driftöverskott av 94,000 kronor, motsvarande efter avsättning till förnyelsefonden järnvägsrörelsens överskott i medeltal under åren 1931—1938, skulle alltså räntan å statens kapitalinsats, däri inräknad kostnaden för järnvägens iståndsättning, uppgå till 6.3 respektive 4.7 procent, beroende på i vilken omfattning banan iståndsättes. Departementschefen framhåller emellertid, att den framtida förräntningen torde komma att bli sämre än vad dessa siffror giva vid handen, samt fortsätter:

Hänsyn måste nämligen tagas till, bland annat, att biltrafikens allttjämt fortgående expansion torde komma att ofördelaktigt påverka inkomstsidan samt att underhållet av materielen, vilken är i starkt behov av såväl förnyelse som utökning, samt avsättningen till förnyelsefonden torde medföra ökade kostnader. Härtill kommer, att vid ett införlivande av järnvägen i statsbanenätet, vilket emellertid förutsättes skola tills vidare anstå, en tillämpning av statsbanetaxan skulle medföra en inkomstminskning, varjämte icke obetydligt ökade personalutgifter skulle tillkomma. Å andra sidan har erfarenheten givit vid handen, att vissa på driftsresultatet inverkan faktorer vid övertagande av en järnväg från statens sida vanligen utfalla gynnsammare än vad på förhand vågat antagas. Detta gäller sålunda bland annat trafikomfattningen, vilken kan förväntas öka, varjämte rationaliseringsåtgärder i driften torde komma att minska vissa driftsutgifter.

Även om förräntningen av statens kapitalinsats på grund av nu angivna förhållanden icke kan anses helt säkerställd, är emellertid att märka, att järnvägen icke är någon underskottsbana och att tekniskt sett järnvägen på grund av sin höga byggnadsstandard äger ett betydande värde. Den nu ifrågavarande affärsuppgörelsen synes icke heller böra betraktas såsom en självständig affärsuppgörelse utan torde böra ses i sammanhang med de åtgärder för ett enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, vilka jag förut i dag förordad.

Enligt föreliggande förslag skulle anslag nu anvisas även till vissa förnyelse- och moderniseringsarbeten vid järnvägen. Detta anslag, som avser de mest angelägna arbetena av nu ifrågavarande slag, har ansetts kunna begränsas till 130,000 kronor.

Slutligen begäres medgivande att på villkor, som fastställas av Kungl. Maj:t, få försälja vissa i järnvägsfastigheten ingående markområden, vilka, såvitt är känt, ej behövas för något statligt ändamål. Härvid inflytande för-

säljningsmedel föreslås skola tillföras statens järnvägars fond för markförvärv.

Utskottet.

Skåne—Smålands järnväg, som omfattar den 14 mil långa normalspåriga bansträckan Värnamo—Kärreberga, har vid Kärreberga genom de redan statsförvärvade Hälsingborg—Hässleholms järnvägar direkt anslutning till Hälsingborg, som betraktas som banans naturliga slutpunkt. I förhållande till de gjorda lokala uppoffringarna — redovisade byggnadskostnader uppgå till 8,900,000 kronor — kan ej det angivna salupriset, 880,000 kronor, betraktas annat än som måttligt. Inräknas de förstärknings- och förbättringsarbeten, som anläggningen tarvar, måste dock möjligheterna att förränta det av staten nedlagda kapitalet anses som ovissa.

Rent statsfinansiellt sett ställer sig alltså förvärvet ej så gynnsamt. Med hänsyn till de tekniska och driftekonomiska fördelar som en samförvaltning med angränsande statsägda banor påvisats medföra, vill utskottet emellertid tillstyrka, att här förevarande mellan järnvägsstyrelsen och banans nuvarande ägare preliminärt ingångna köpeavtal nu av riksdagen godkännes.

Med tillstyrkande alltså av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna vid statsrådsprotokollet den 3 mars 1939 fogat avtal om förvärv av Skåne—Smålands järnväg;

b) såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar för budgetåret 1939/40 anvisa

1) till *förvärv av Skåne—Smålands järnväg* ett reservationsanslag av 880,000 kronor;

2) till *förstärkningsarbeten å Skåne—Smålands järnväg* ett reservationsanslag av 130,000 kronor;

c) medgiva, att de i den såsom bilaga till statsrådsprotokollet fogade förteckningen avsedda, i förevarande förvärv ingående markområdena må försälas under villkor, som av Kungl. Maj:t fastställas;

d) besluta, att inflytande försäljningsmedel skola tillföras statens järnvägars fond för markförvärv.

Stockholm den 18 april 1939.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 127.