

Nr 83.

Ankom till riksdagens kansli den 21 mars 1939 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av den Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Mjölby—Hästholmen.

(4:e avd.)

I en den 17 februari 1939 dagtecknad proposition, nr 94, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att den Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Mjölby och Hästholmen må förvärfvas och införlivas med statens järnvägar i huvudsaklig överensstämmelse med av departementschefen i statsrådsprotokollet angivna grunder.

Av den i ärendet lämnade utredningen framgår, att Mjölby—Hästholmens järnväg, vilken är normalspårig samt har en längd av 31.5 kilometer, såvitt nu kan bedömas, saknar ekonomiska förutsättningar att för framtiden drivas såsom enskild järnväg. Sedan regleringen av bolagets skuld till staten företogs år 1927, varigenom statens fordran hos bolaget nedskrevs med 1,192,486 kronor 74 öre till 380,000 kronor, har något överskott å bolagets järnvägsrörelse icke uppstått, därest hänsyn toges till det belopp, som författningens enligt skall avsättas till förnyelsefonden. Den annuitet å 5 procent av det nedskrivna statslånet, vilken under de fem första åren skulle beräknas å endast 100,000 kronor, har bolaget kunnat erlægga blott för åren 1927—1929. Från och med år 1930 har ingen inbetalning skett.

I den uppkomna situationen hava beträffande möjliga åtgärder till förevarande kommunikationsfrågas lösning övervägts tre olika möjligheter, nämligen driftens nedläggande å banan och trafikens överförande till landsvägen, järnvägens övertagande av annat enskilt företag och slutligen statens förvärfvande av järnvägen och driftens upprätthållande genom statens järnvägar. *Departementschefen*, som funnit sig böra förorda den sistnämnda lösningen, har anfört bland annat följande.

Beträffande det förstnämnda alternativet har framhållits, att de med driftens nedläggande förbundna olägenheterna visserligen icke äro så stora, att denna utväg redan på grund därav måste anses ligga utanför de åtgärder, som förtjäna att praktiskt övervägas. I förhållande till de offer, som trafikens fortsatta upprätthållande kräver, finner jag emellertid i likhet med såväl fullmäktige i riksgäldskontoret som järnvägsstyrelsen nämnda olägenheter, bland annat i form av fraktfördyring, så betydande, att jag icke anser mig kunna tillstyrka järnvägsdriftens nedläggande. Icke heller utredningsmännen hava förordat en dylik utväg.

I fråga om de två föreliggande alternativa utvägarna för driftens fortsatta upprätthållande anser jag i likhet med järnvägsstyrelsen, att järnvägens över-

tagande av annat enskilt företag är ur samhällelig synpunkt mindre fördelaktigt än dess övertagande av staten. De två järnvägsföretag, som kunna ifrågakomma för övertagande av Mjölby—Hästholmens järnväg, nämligen Mellersta Östergötlands järnvägars aktiebolag och Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag, äro, såsom järnvägsstyrelsen påpekat, båda smalspåriga, varför någon driftgemenskap med den normalspåriga Mjölby—Hästholmens järnväg svårligen kan med fördel åstadkommas. Därtill kommer, vad Mellersta Östergötlands järnvägar angår, den omständigheten, att dessas trafikutbyte med nu ifrågavarande järnväg är ringa och att någon intressegemenskap på grund härav icke förefinnes, samt i fråga om Hjo—Stenstorps järnväg att denna saknar direkt anknnytning till Mjölby—Hästholmens järnväg.

För driftens övertagande av statens järnvägar talar icke blott den gemensamma spårvidden utan ännu mera den omständigheten, att den övertagande delen av järnvägens godstrafik framföres jämväl å statens järnvägar. Vid driftens nedläggande torde på grund härav en del av den trafik som tillföres statens järnvägar från Mjölby—Hästholmens järnvägs trafikområde, komma att bortfalla, liksom även det bidrag, som järnvägen nu lämnar till förvaltningen av Mjölby station. Järnvägsstyrelsen finner det därför ovisst, huruvida driftens upprätthållande genom statens järnvägar är ekonomiskt ofördelaktigare än järnvägens nedläggande.

Vid ett övertagande av olika på frågan inverkan förhållanden har jag funnit mig böra tillstyrka, att banan förvärvas av staten och överlämnas till järnvägsstyrelsen för driftens fortsatta upprätthållande genom styrelsens försorg.

Beträffande sättet för järnvägens övertagande föreslås, att järnvägen, i likhet med vad som skedde i fråga om järnvägarna Sala—Gysinge—Gävle och Uppsala—Enköping skall förvärvas på exekutiv väg.

Med hänsyn till ovissheten om samtrafiksvägarna efter banans införlivning med statsbanenädet anses frågan om förvaltningsformen för järnvägen efter dess övertagande av staten såtillvida böra lämnas öppen, att det överlåtes åt Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för inkorporeringen, och att järnvägen, intill dess beslut härom fattats, förvaltas jämlikt bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924. Enligt dessa regler skall av staten övertagen enskild järnväg förvaltas på sätt, som om den fortfarande vore enskild järnväg.

Utskottet.

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

att riksdagen må medgiva, att den Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Mjölby och Hästholmen må förvärvas och införlivas med statens järnvägar i huvudsaklig överensstämmelse med av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 17 februari 1939 angivna grunder.

Stockholm den 21 mars 1939.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 82.