

**Nr 555.**

Av herr **Birke**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 130, angående statsförvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag.

Av Kungl. Maj:ts proposition nr 130 angående statsförvärv av aktierna i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag framgår, att det här ifrågavarande statsförvärvet avser aktier i ett järnvägsbolag, som är tänkt att tills vidare fortbestå, och sålunda vad formen angår skiljer sig från flertalet av de redan verkställda förvärven av enskilda järnvägar.

Järnvägsstyrelsen erinrar om att 1939 års riksdag vid sitt principbeslut i järnvägsförstatligandefrågan framhöll som önskvärt, att förvärven ej — såsom dittills emellanåt skett — skulle genomföras allenast indirekt genom förvärv av en aktiemajoritet utan i den mera direkta och också mera betryggande form, som ett inköp av själva järnvägsanläggningen innebure. »Emellertid har», fortsätter järnvägsstyrelsen, »under förstatligandeprocessens fortgång detta principuttalande icke hindrat statsmakterna att godkänna avtal om aktieförvärv i de fall, där avgörande skäl för ett sådant förfaringsätt kunnat förebringas. Sådana tungt vägande skäl, ehuru av annan art än de, som betingat ifrågavarande tidigare förvärv, föreligga i detta fall. Det kring järnvägsbolaget samlade systemet av trafikleder bildar nämligen i detta sammanhang ett utpräglat särfall.»

Enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle bolagsformen i det nu föreliggande fallet, i motsats till vad hittills alltid skett, komma att bibehållas åtminstone under en följd av år», varvid statens järnvägars taxa icke skulle komma att tillämpas i fråga om vare sig gods- eller persontrafiken.

Den argumentering, som järnvägsstyrelsen anfört för sitt förslag att i detta fall radikalt frångå den princip som riksdagen fastslog vid sitt beslut år 1939, kan jag icke finna övertygande, även om det är lätt att förstå att det ur SJ:s egen ekonomiska synpunkt kan te sig föga önskvärt, att statsbanenätet tillföres sådana järnvägslinjer, som till äventyrs kunna komma att försämra det samlade ekonomiska resultatet och försvåra uppfyllandet av statsmakternas krav på räntabilitet inom statsbanerörelsen.

Jag vågar emellertid tro, att införandet av SJ:s lägre taxor skulle ha till följd, att trafiken även vid dessa järnvägslinjer — liksom fallet oftast varit vid andra tidigare förstatliganden — komme att stiga avsevärt och att utsikterna att uppnå ett mera tillfredsställande driftresultat därmed också borde bliva gynnsammare.

Förstatligandefrågan skulle emellertid enligt en samstämmig mening under ärendets beredning och avgörande 1939 ses icke enbart eller främst ur SJ:s utan väsentligen ur samhällsnyttans synpunkt. Att taxefrågan därvid blir av alldeles särskild betydelse är uppenbart. Riksdagsbeslutet innebar också bl. a., att SJ:s taxesystem skulle i sin helhet tillämpas såväl lokalt som i samtrafik å hela det utvidgade statsbanenätet. Det må tilläggas, att bl. a. såväl 1936 års järnvägskommitté som järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t hade förutsett och förordat, att så skulle ske. — Ur järnvägsstyrelsens yttrande den 19 december 1938 över kommittébetänkandet förtjänar i detta sammanhang bl. a. det uttalandet särskild uppmärksamhet, att taxans enhetlighet och taxespörsmålen likformiga behandling vore att betrakta som en samhällelig vinst genom att rättvisa ernåddes mellan olika bygder och olika trafikantgrupper. Vidare framhölls, att i fråga om taxans höjd inom ett ekonomiskt företag i statens ägo med dess säregna dubbelställning såsom å ena sidan ett affärsverk, å andra sidan ett allmänföretag komme en lägre taxenivå med dess bättre samhällsekonomiska effekt säkerligen att framstå såsom det fördelaktigare alternativet.

Med hänsyn till det förslag, som nu framkommit, att för Roslagsbanan åtminstone för en följd av år helt frångå den princip, som hittills genomgående tillämpats i enlighet med riksdagens beslut år 1939, återgives här nedan även en del av det klarläggande anförande, som statsutskottets dåvarande ordförande, herr Råstock, höll vid ärendets behandling i andra kammaren den 17 maj 1939:

Vi ha haft föredragningar, framhöl herr Råstock, under sammanlagt mer än sex timmar med föredragande från olika håll, vilka ur olika synpunkter utsatts för en korseld av frågor. Jag tror, att alla, som läsa igenom utskottets utlåtande noggrant, skola komma till den uppfattningen, att vi ha beaktat alla de synpunkter som varit värda ett beaktande. Vi ha gått ut ifrån att vi ej skulle åstadkomma ett förslag som enbart gagnade statens järnvägar eller enbart de enskilda järnvägarna, utan vi ha tänkt oss att det förslag till principuttalande, som vi skulle framlägga, skulle syfta till att åstadkomma den största möjliga samhällsnytta. Det är därför vi ha gått så långt i vårt uttalande, att vi ej velat undantaga några andra järnvägar än sådana, som ha ren spårvägskaraktär eller eljest, som vi skriva, äro av utpräglad lokal betydelse. Men »lokal betydelse» får ej i samma sammanhang tagas vare sig alltför snävt eller alltför vitt. Vi ha tänkt oss, att till och med järnvägar som ligga isolerade inom sådana enstaka landskap som Gotland och Öland skola få vara med. Vi ha ansett det vara en gård av rättvisa gentemot dessa provinser, att de också få statens stöd i fråga om sina viktigare kommunikationer. Jag misstänker starkt, att det ej är med någon större tillfredsställelse som man utvidgar tillämpningen till dessa områden, men enligt mitt och utskottsmajoritetens sätt att se är det nödvändigt, för att man skall kunna bringa ordning och reda i förhållandena och för att alla provinser skola i lika mån få statens stöd bakom sina kommunikationer. (Understrykningen av motionären.)

Att de avsedda samhällsekonomiska fördelarna även i det nu föreliggande fallet till fullo uppnås först om hela roslagsbanenätet direkt inlemmas i SJ lärers få anses uppenbart.

Jag kan icke heller finna, att några sådana särskilda skäl anförts i propositionen, som kunna motivera, att riksdagens principbeslut av år 1939 skulle frångås just vid förstatligandet av Roslagsbanan. Den enda avvikelser av betydelse från tidigare fall får väl anses vara att lokaltågen till och från Djursholm, vilka på sträckan Djursholm—Ösby—Stockholm östra framgå på samma spår som Roslagsbanans övriga tåg, på eget spår fortsätta fram till Engelbreksplan i Stockholm, under det att övriga tåg framgå endast till och utgå från Stockholm östra. Att av denna anledning tills vidare hålla hela roslagsbanenätet utanför SJ:s taxesystem synes mig ganska orimligt. Huruvida och i vilken omfattning de särskilda anordningarna för djursholmstrafiken böra föranleda särskilda undantagsavgifter för denna trafik, synes mig icke kunna avgöras, förrän ytterligare utredning verkställts. Skulle en sådan utredning komma att ge vid handen, att särskild avgiftsberäkning är motiverad för denna trafik, lärers Kungl. Maj:t vara oförhindrad att fastställa sådan, även om hela Roslagsbanan inlemmas direkt i SJ-nätet. Hur den utredningen än utfaller kan och bör den givetvis icke få någon inverkan på taxesättningen för Roslagsbanans linjer i övrigt. Skulle det vidare, såsom järnvägsstyrelsen antyder, i en mer eller mindre avlägsen framtid visa sig, att djursholmstågen böra flyttas bort från Roslagsbanans spår och inledas till huvudstaden på ett utbyggt tunnelbanesystem e. d., synes detta böra kunna ske även om banan nu direkt inlemmas i SJ.

Med vad ovan anförts torde tydligt ha visats att, om roslagsbanenätet under någon längre tid skulle komma att drivas som självständigt företag utan tillämpning av SJ-taxor m. m., detta skulle *dels* direkt strida mot både statsmakternas principbeslut 1939 och den tillämpning av detta, som skett vid alla hittills företagna förstatliganden, *dels ock* bli till allvarlig nackdel för Roslagen, som skulle komma att få en helt annan och oförmånligare ställning än de bygder, där statsförvärv av järnvägarna hittills skett. Att även privatbanans förhandlingsdelegerade anslutit sig till den av järnvägsstyrelsen förordade ordningen, varigenom alltså roslagsbanenätets trafikanter i varje fall under en följd av år skulle komma att gå miste om varje förbättring av kommunikationsförhållandena trots förstatligandet, synes i hög grad förvånande men kan helt naturligt icke inverka på riksdagens ställningstagande i frågan.

Jag förstår å andra sidan väl, att något definitivt inlemmande av här ifrågavarande järnvägar i statsbanenätet icke kan ske omedelbart den 1 juli 1951 på grund av den form, som statsförvärvet i detta fall fått. Jag vägar emellertid förutsätta, att några hinder icke skola möta — lika litet

nu som i tidigare fall, t. ex. vid förstatligandet av SVB år 1944 och GDG år 1947 — att redan ett år senare, alltså i detta fall senast den 1 juli 1952, definitivt överföra nu ifrågavarande järnvägar till SJ-nätet.

Redan fr. o. m. den 1 juli 1951 synas emellertid SJ:s taxor åtminstone i viss utsträckning böra kunna komma till tillämpning även vid här ifrågavarande linjenät.

Med stöd av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 130 ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att Stockholm—Roslagens järnvägar senast fr. o. m. den 1 juli 1952 böra definitivt inlemmas i statsbanenätet.

Stockholm den 10 april 1951.

*E. Birke.*