

**Nr 417.**

Av herr **Franzon m. fl.**, i *anledning av Kungl. Maj:s proposition angående statsförvärv av aktier i Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag.*

Såsom framgår av Kungl. Maj:ts proposition nr 130 har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 13 mars 1951 underställt Kungl. Maj:ts prövning en med Aktiebolaget Svenska handelsbanken såsom representant för vissa aktieägare i Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag träffad överenskommelse om förvärv för statens räkning av aktiemajoriteten i järnvägsbolaget. I anslutning härtill begäres i propositionen bl. a. bemyndigande för Kungl. Maj:t att godkänna överenskommelsen och anvisa ett anslag av 1 505 000 kronor till gäldande av kostnaderna för inlösen av samtliga aktier i järnvägsbolaget.

Ytligt sett anger propositionen samma tillvägagångssätt som tidigare i flera fall använts vid statsförvärv av enskilda järnvägar. Staten köper en majoritetspost av aktiestocken, övriga aktieägare presentera efter hand sina aktier till inlösen, och efter någon tid kan järnvägsbolaget upplösas och järnvägen helt införlivas med statens järnvägar. Men i det här aktuella fallet beträffande Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag med dotterföretag — i fortsättningen sammanfattningsvis benämnda Roslagsbanan — har järnvägsstyrelsen föreslagit en annan ordning. På grund av framför allt Djursholmsbanans starka persontrafik och förhållandevis höga persontaxa skulle en betydande inkomstminskning uppstå, om statens järnvägars lägre taxa omedelbart skulle tillämpas. Styrelsen anser det därför vara föga rationellt att i statens järnvägars taxsystem infoga linjer, vilka uppvisa sådana trafiktekniska säregenheter. Roslagsbanan borde av denna anledning åtminstone under en följd av år ställas under särskild förvaltning med bibehållande av bolagsformen.

Såvitt kan utläsas av propositionen hyser departementschefen samma inställning som järnvägsstyrelsen och tillstyrker, att banan med hänsyn till bl. a. föreliggande säregenheter i trafikhänseende erhåller viss självständighet i förvaltningen.

Med stark oro för den framtida utvecklingen av kommunikationerna inom Roslagen ha undertecknade, som direkt eller indirekt representera denna bygd, tagit del av uttalandena i propositionen om att Roslagsbanan under en längre och icke klart avgränsad tid skulle drivas i form av aktiebolag och icke införlivas med statens järnvägar.

Statsförvärv av enskilda järnvägar och med detta förbundet enhetliggörande inom statens järnvägars ram kan ses från två olika sidor, nämligen företagsekonomisk och samhällsekonomisk. Ur företagsekonomisk synpunkt är det tydligt att inlemmandet av Roslagsbanan i statens järnvägar icke

är vinstgivande. Redan banans drivande i aktiebolagsform medför en i propositionen kalkylerad förlust om 2,5 å 3 miljoner kronor årligen. Emellertid lämnar bolagsformen rent företagsekonomiskt friare rum för affärsintresset och ger möjlighet att fortfarande tillämpa samma taxsystem som vid rent privat drift men med ytterligare förhöjda avgifter fr. o. m. den 1 maj i år, då en allmän taxehöjning träder i kraft på landets järnvägar. Vidare skulle bolagsformen minska de anställdas möjlighet att nå samma villkor som personalen vid statens järnvägar.

Granskas frågan ur samhällsekonomisk synpunkt, blir bedömningen anorlunda. Då kommer enhetliggörandet av taxorna i förgrunden. Det har i olika sammanhang klart ådagalagts, att förstatligandet av de svenska järnvägarna skall medföra en enhetlig taxa. I järnvägsstyrelsens yttrande den 19 december 1938 över 1936 års järnvägskommittés betänkande återfinner man bl. a. den meningen, att taxans enhetlighet och taxespörsmålets likformiga behandling vore att betrakta som en samhällelig vinst genom att rättvisa ernåddes mellan olika bygder och olika trafikantgrupper. Styrelsen fann det också viktigt att en enhetlig taxa kunde någorlunda rationellt samordnas med prissättningen inom övriga grenar av samfärdseln. I fråga om taxans höjd inom ett ekonomiskt företag i statens ägo med dess säregna dubbelställning såsom å ena sidan ett affärsverk och å andra sidan ett allmänföretag komme en *lägre* taxenivå med dess bättre samhällsekonomiska effekt säkerligen att framstå såsom det fördelaktigare alternativet. Ledningen för ett enskilt företag åter, i vars motivkrets affärsökonomien intager en helt dominerande ställning, torde föredraga en *högre* taxenivå med dess mindre affärsrisker.

Järnvägsstyrelsen har i åberopade aktstycke sålunda gjort sig till talesman för en enhetlig taxa, vars höjd bör bestämmas med hänsyn även till den samhällsekonomiska effekten. Uttalandet får i nu förevarande aktuella sammanhang tillmätas stor vikt, eftersom järnvägsstyrelsen i samma skrivelse tillstyrkte förstatligande även av de smalspåriga järnvägarna, vid vilka den enhetliga statsbanetaxan alltså ansågs böra tillämpas.

Vid riksdagsbehandlingen år 1939 av proposition nr 207, angående enhetliggörandet av det svenska järnvägsnätet, ansågs det såsom självfallet, att statens järnvägars taxa skulle utan restriktioner tillämpas på samtliga förstatligade järnvägar.

Då staten sedermera förvärvade aktiemajoriteten i järnvägsbolag, förekom det, att statens järnvägars taxa genomfördes redan innan järnvägen definitivt införlivats med det övriga statsbanenätet. Så var fallet med bl. a. Stockholm-Västerås-Bergslagens järnvägar och de smalspåriga järnvägarna på Gotland. Det må i detta sammanhang påpekas, att i de fall förvärv skett genom aktieköp, ha järnvägarna ändock vanligtvis hunnit bli införlivade med SJ inom ett å två år.

Om man från järnvägsstyrelsens sida har betänkligheter mot att tillämpa

statens järnvägars taxa på djursholmslinjerna, är det ju möjligt att på dessa förortslinjer av spårvägskaraktär tillämpa en av Kungl. Maj:t fastställd högre taxa. Denna lösning antydes för övrigt av järnvägsstyrelsen. Det övriga Roslagen skall väl ej behöva lida för säregenheterna med förortstrafiken Stockholm-Djursholm?

Vinsterna på det samhällsekonomiska planet bli obetydliga, om järnvägen fortfarande skall drivas i bolagsform. Kostnaderna för statsverket bli emellertid betydande, och dessa kostnader kompenseras icke genom att bygdens kommunikationer underlättas och förbilligas. Vi äro väl införstådda med att kostnaderna bli ännu högre, om järnvägen direkt införlivas med statens järnvägar. Men först då uppnår man till fullo de eftersträfvade samhällsekonomiska fördelarna. Och vid tillämpning av de höjda taxor, som skola gälla på SJ fr. o. m. den 1 maj 1951, samt eventuell tillämpning av en särskild, ännu högre taxa på djursholmslinjerna torde ökningen av förlusten i jämförelse med bolagsalternativet icke bli större än att den väl kan bäras. Därest bolagsformen, såsom här avses, under en följd av år skulle komma att tillämpas i samband med här ifrågasatt statsförvärv, måste detta — förutom andra olägenheter — jämväl få till följd, att Roslagen och dess befolkning i taxehänseende komme att intaga en annan och vida oförmånligare ställning än befolkningen i de bygder, där statsförvärv av enskild järnväg tidigare ägt rum. Detta kan enligt vårt förmenande icke vara vare sig rimligt eller godtagbart.

Slutligen vilja vi fästa uppmärksamheten på att Roslagsbanan såsom smalspårig järnväg saknar möjlighet att tillgodose bygdens transportbehov på samma sätt som en normalspårig järnväg. Till stor del torde just detta förhållande vara anledningen till de svårigheter, vilka äro till finnandes i avseende å den industriella utvecklingen i denna bygd. Så snart nödigt material i förevarande hänseende kunnat förebringas, komma säkerligen motioner att utan dröjsmål föreläggas riksdagen med förslag till åtgärder avsedda att undanröja detta missförhållande.

Sammanfattningsvis önska vi således, att 1939 års riksdagsbeslut *helt* fullföljes även beträffande Roslagsbanan. Med hänsynstagande till här föreliggande ömsesidiga överenskommelse, vilken ej torde kunna utan förnyade förhandlingar i dessa detaljer givas en annan form, finna vi oss emellertid f. n. endast kunna föreslå, att Roslagsbanan i likhet med vad som skett vid övriga statsförvärv bör införlivas med statsbanenätet *snarast möjligt* och förslagsvis senast den 1 juli 1952.

På grund av vad vi ovan anfört få vi sålunda hemställa,

att riksdagen måtte uttala, att den s. k. Roslagsbanan *helt* bör införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1952.

Stockholm den 6 april 1951.

L. Franzon.

F. Thun.

Albert Forslund.