

Nr 158.

Av herr Thun, Fritjof, *angående helt förstatligande av Stockholm-Roslagens järnvägar.*

Riksdagen beslöt 1951 enligt Kungl. Maj:ts proposition nr 130 att förvärva aktiemajoriteten i Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag (roslagsbanan). Detta förvärv innebar emellertid att järnvägen på grund av vissa omständigheter fortfarande under några år skulle drivas i aktiebolagsform.

Riksdagsbeslutet var självfallet ett framsteg för bygdens befolkning, men gav dem ingalunda den likställighet med trafikanter å övriga statsägda järnvägar, som det principbeslut innebar vilket fattades av 1939 års riksdag.

Skälet för roslagsbanans särställning har ansetts vara djursholmsbanans spårvägsliknande karaktär. Denna bandel löper nämligen ned i staden med Engelbrektsplan som ändstation, vilket medfört högre biljettpriser än på bolagets övriga förortslinjer. Vidare har det ansetts att djursholmsbanan sannolikt kommer att införlivas i ett blivande tunnelbanesystem.

Min uppfattning är att ovan angivna skäl för en fördröjning av roslagsbanans införlivning med SJ på samma villkor som övriga av SJ övertagna järnvägar icke är bärande, enär, som nu djursholmsbanan verkligen utgör ett vägande hinder, denna bandel i så fall bör avskiljas och tills vidare drivas i bolagsform.

Förstatligandet av landets enskilda järnvägar skulle ju enligt förenämnda principbeslut äga rum för att bl. a. få enhetliga biljettpriser. Undantages månadsbiljetterna så föreligger ingalunda någon enhetlighet, enär övriga biljettpriser å roslagsbanans förortslinjer är åtskilligt högre än på SJ:s egna förortslinjer. Om man dessutom betänker att det är obekvämare i SRJ:s vagnar än i SJ:s på grund av att förstnämnda järnväg är smalspårig, finnes det ytterligare en anledning att fråga sig, varför trafikanterna på roslagsbanan skall behöva betala högre biljettpriser än resande på SJ:s linjer.

Utom vad ovan framhållits synes ett helt förstatligande av SRJ kunna medföra avsevärda besparingar i järnvägens förvaltning. Sålunda torde en verkställande direktörstjänst kunna indragas. Styrelsen lägges direkt under SJ. Kamrerar- och kassakontor, kontrollkontoret, biljett- och blankettkontoret samt förrådet torde kunna överföras till SJ:s förvaltning. Samtidigt torde även verkstaden vid Mörby kunna överföras till SJ:s huvudverkstad i Tomtebodavägen, varvid en stor del av administrationsarbetet skulle bortfalla. Ävenså torde elektroavdelningen kunna indragas och läggas under 1:a di-

striktet. Ban-, maskin- och trafikavdelningarna kan, i de fall de icke kommer att delas mellan olika sektioner, avsevärt förbilligas.

För personalens del skulle ett helförstatligande av roslagsbanan medföra den fördelen att ansökningsrätt till ledigförklarade tjänster inom statens järnvägar jämväl skulle tillkomma denna personal.

Med stöd av vad jag ovan framhållit får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta att roslagsbanan helt förstatligas senast från och med den 1 januari 1955.

Stockholm den 23 januari 1954.

F. Thun.
