



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

KUNGL. BIBL.

21 JUN 1961

STC. N. 2. 15

Sou

1961:2

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1961:24

*Kommunikationsdepartementet*



---

# SVENSK TRAFIKPOLITIK

## II

RIKTLINJER OCH HANDLINGSPROGRAM

BILAGOR TILL BETÄNKANDE AVGIVET AV

1953 ÅRS TRAFIKUTREDNING

---

*Stockholm 1961*

# STATENS

## OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1961

### *Kronologisk förteckning*

1. Totalisatorverksamheten. Idun. 140 s. Jo.
2. Sparstimulerande åtgärder. Idun. 121 s. Fi.
3. Effektivare prisövervakning. Idun. 177 s. H.
4. Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppbördsväsendet. Idun. 230 s. Fi.
5. Begravningsplatser och gravar. Norstedt & Söner. 188 s. Ju.
6. Underrätterna. Idun. 339 s. Ju.
7. Enhetlig ledning av krigsmakten. Beckman. 120 s. Fö.
8. Om läkarbehov och läkartillgång. Idun. 228 s. I.
9. Principer för en ny kommunindelning. Beckman. 248 s. I.
10. Preliminär nationalbudget för år 1961. Marcus. V + 105 s. Fi.
11. Den allmänna brottsregistreringen. Kihlström. 318 s. Ju.
12. Statliga belastningsbestämmelser av år 1960 för byggnadsverk. Idun. 50 s. K.
13. Lantbrukets yrkesskolor. Kihlström. 206 s. Jo.
14. Pensionsstiftelser. I. Marcus. 184 s. Ju.
15. Polisens brottsbekämpande verksamhet. Idun. 251 s. + 2 s. ill. I.
16. Kriminalvård i frihet. Idun. 137 s. Ju.
17. Hjälpmedel i skolarbetet. Idun. 244 s. + 12 s. ill. E.
18. Totalförsvarets upplysningsverksamhet. Kihlström. 90 s. Fö.
19. Byggnadsindustrins arbetskraft. Idun. 150 s. S.
20. Vissa frågor rörande allmänna val. Idun. 173 s. Ju.
21. Författningsutredningen. V. Organisationer. Beslutsteknik. Valsystem. Idun. 362 s. Ju.
22. Den svenska utvecklingshjälpens administration. Kihlström. 74 s. U.
23. Svensk trafikpolitik. I. Idun. 387 s. K.
24. Svensk trafikpolitik. II. Idun. 163 s. K.

**Anm.** Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1961:24

*Kommunikationsdepartementet*



# SVENSK TRAFIKPOLITIK

## II

### RIKTLINJER OCH HANDLINGSPROGRAM

BILAGOR TILL BETÄNKANDE AVGIVET AV

1953 ÅRS TRAFIKUTREDNING

IDUNS TRYCKERIAKTIEBOLAG ESSELTE AB

STOCKHOLM 1961



## Innehåll

Bilaga	III A. Av järnvägsstyrelsen i juni 1960 upprättad översiktlig redogörelse för pågående och planerade viktigare rationaliseringsåtgärder vid statens järnvägar . . . . .	5
Bilaga	IV A. Trafikpolitiska regleringar på den yrkesmässiga motorfordons- trafikens område i Sverige . . . . .	9
Bilaga	VIII A. Med trafikutövning förbundna förpliktelser . . . . .	33
	I. Trafikeringsplikten . . . . .	33
	II. Transportplikten . . . . .	36
	III. Taxeplikten . . . . .	39
	IV. De sociala förpliktelserna inom järnvägsdriften . . . . .	40
	V. Motiven till gällande förpliktelser inom järnvägsdriften . . . . .	40
Bilaga	XII A. Tidigare detaljförslag och åtgärder avseende ombyggnad av smalspårsjärnvägar . . . . .	42
	I. 1943 års järnvägskommittés utredningsuppdrag . . . . .	42
	II. 1943 års järnvägskommittés förslag rörande vissa smalspårsjärnvägar samt övriga dem berörande för- slag och åtgärder . . . . .	43
	III. Övriga hos Kungl. Maj:t anhängiggjorda ärenden rö- rande ombyggnad av smalspårsjärnvägar . . . . .	70
Bilaga	XII B. Trafikutvecklingen vid vissa till normalspår ombyggda smal- spårslinjer . . . . .	71
Bilaga	XIII A. Tidigare förslag och åtgärder avseende nybyggnad av järn- vägslinjer . . . . .	76
	I. Sträckan Härnösand—Umeå (förlängning av ostkust- banan) . . . . .	76
	II. Sträckan Umeå—Skellefteå—Byske (fortsatt förläng- ning av ostkustbanan) . . . . .	77
	III. Sträckan Morjärv—Kalix . . . . .	78
	IV. Sträckan Haparanda—Haparandahamn . . . . .	79
	V. Sträckan Malmbanan—Svappavaara . . . . .	79
	VI. Sträckan Ljusdal—norska gränsen . . . . .	79
	VII. Sträckan Lärbro—Fårösund . . . . .	80
	VIII. Sträckan Fagerhult—Åseda . . . . .	81
	IX. Vissa andra nybyggnadsprojekt . . . . .	81
Bilaga	XIV A. Vissa tidigare framlagda förslag rörande taxemässig samtrafik järnväg — billinje . . . . .	82
	I. Kommittéförslag . . . . .	82
	II. Vissa av riksdagen behandlade motioner rörande taxe- mässig samtrafik . . . . .	89

	III. Av Kungl. Maj:t till 1953 års trafikutredning för övervägande överlämnade förslag om taxemässig samtrafik . . . . .	93
	IV. Vissa andra förslag till taxemässig samtrafik . . . . .	95
Bilaga XIV B.	Transportavgifter i samtrafik järnväg—billinje vid gällande snittaxsystem, resp. vid genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa:	
	1. Personbefordran enkel resa . . . . .	98
	2. Personbefordran på månadsbiljett . . . . .	99
	3. Befordran av 5 kg paketgods . . . . .	100
	4. Befordran av 100 kg fraktstyckegods . . . . .	101
Bilaga XV A.	Tidigare förslag till ändring av de ursprungliga bestämmelserna i yrkestrafikförordningen om sambruk av privat personbil	102
	I. 1944 års trafikutrednings ändringsförslag . . . . .	102
	II. Ändringsförslag i 1954 års departementspromemoria . . . . .	111
	III. 1954 års ändring av 11 § yrkestrafikförordningen . . . . .	114
Bilaga XVII A.	1944 års trafikutrednings förslag om fri kooperativ körning och däröver avgivna remissyttranden . . . . .	116
	I. 1944 års trafikutrednings förslag . . . . .	116
	II. Remissyttranden över förslaget . . . . .	123
Bilaga XVII B.	Utdrag ur inom 1953 års trafikutrednings sekretariat upprättad P.M. angående de tekniska möjligheterna till borttagande av behovsprövningen vid utfärdande av tillstånd för lokal yrkesmässig trafik med lastbil eller traktortåg . . . . .	144
Bilaga XIX A.	Tidigare förslag och åtgärder rörande kompetensfördelningen mellan statens biltrafiknämnd och länsstyrelserna med avseende å tillståndsgivningen för beställningstrafik med lastbil . . . . .	147
	I. Tillkomsten av gällande bestämmelser . . . . .	147
	II. Efter 1950 års författningsändring framlagda förslag . . . . .	154
Bilaga XIX B.	Bestämmelserna om statens biltrafiknämnds beslutsorganisation samt därom framlagt ändringsförslag . . . . .	159
	I. Tillkomsten av gällande ordning . . . . .	159
	II. Efter yrkestrafikförordningens tillkomst framlagt ändringsförslag . . . . .	162

## BILAGA III A

### Av järnvägsstyrelsen i juni 1960 upprättad översiktlig redogörelse för pågående och planerade viktigare rationaliseringsåtgärder vid statens järnvägar

Fortsatt intensifierad rationalisering i takt med utvecklingen inom näringslivet är en förutsättning för att järnvägarna på ett ekonomiskt sätt skall fullgöra sin funktion i samhället. Kravet på ändamålsenliga och billiga transporter ökar. Driftkostnaderna — främst personalkostnaderna — måste hållas nere medan kapaciteten hos järnvägarna behöver ökas. Det pågående och planerade rationaliseringsarbetet syftar till ökad koncentreringsmekanisering och automatisering av driften, ökning av kapaciteten inom trånga sektorer samt standardisering och modernisering av rullande materiel och hjälpmedel. De viktigare åtgärderna avser sammanfattningsvis följande:

1. Nedläggning av trafiksvaga bandelar
2. Fjärrmanövrering och kontroll av tågrörelsen
3. Dieselfiering och elektrifiering
4. Knutpunktstrafik
5. Avbemanning av driftplatser
6. Tågplanen
7. Banan
8. Godsbangårdar
9. Magasin
10. Rullande materiel

Genomgående eftersträvas förhöjd standard i fråga om transporternas kvalitet, bl. a. i form av förhöjd reshastighet, regularitet, bekvämlighet, attraktivitet i övrigt samt säkerhet.

#### 1. Nedläggning av trafiksvaga bandelar

Total eller partiell nedläggning av trafiksvaga bandelar kommer att fortsätta i ökad takt. Det nu föreliggande tidsbestämda undersökningsprogrammet avser cirka 2 700 km. Arbetet skall bedrivas så att därav föranledda förslag om nedläggningar avlåtits före 1961 års utgång. Programmet upptager härutöver bandelar om sammanlagt cirka 3 500 km som skall undersökas efter år 1961.

#### 2. Fjärrmanövrering och kontroll av tågrörelsen

Anläggningar för fjärrmanövrering och kontroll av tågrörelsen (CTC-anläggningar, inom SJ kallade fjärrblockeringsanläggningar, fjb) möjliggör betydande driftkostnadsbesparingar genom minskat personalbehov och höjer dessutom trafiksäkerheten och linjekapaciteten. Dylika anläggningar har byggts på linjerna Kiruna—Riksgränsen och Ånge—Bräcke. Vidare pågår byggnad av sådana anläggningar på linjerna Gällivare—Kiruna och Bräcke—Mellansel. Planering av anläggningar pågår kontinuerligt och avser större delen av det framtida SJ-nätet. Utvecklingsarbetet på området tyder på att framtida anläggningar kan bli mindre kostnadskrävande än de nuvarande, vilket gör systemet ekonomiskt motiverat på flertalet linjer.

### 3. Dieselfiering och elektrifiering

Av det nät, som ännu icke elektrifierats — cirka 8 000 bankm — har endast 400—500 km en trafikintensitet, som överstiger den beräknade lönsamhetsgränsen för elektrifiering. Den framtida avvägningen mellan elektrifiering och dieselfiering är därför begränsad till en relativt liten del av nätet. Det nu aktuella elektrifieringsprojektet är linjen Borås—Alvesta. Detta arbete beräknas vara slutfört år 1962. På den del av nätet som icke är eller blir elektrifierad kommer dieseldrift att successivt införas.

### 4. Knutpunktstrafik

Knutpunktstrafik kommer att i allt större omfattning inrättas i såväl person- som godstrafik. Systemet innebär i kortlighet att resande och gods befördas på järnvägens huvudlinjer mellan större stationer, som även får tjäna som distributions- och uppsamlingsställen för trafiken till och från mindre orter och glesbygder.

Som ett led i denna politik har järnvägs- och biltransporter av fraktstyckegods samordnats i form av s. k. kretsstrafik utmed vissa linjer. Denna samordning har hittills givits en regional uppläggning, grundad på lönsamheten i varje enskilt fall. Någon systematisk uppläggning för hela SJ-nätet har alltså icke skett. Då erfarenheterna av hittills genomförd samordning varit goda, planeras nu en helt ny transportorganisation för styckegodset, baserad på en samordning järnväg—bil. Principen härvidlag är att SJ-nätet utom i övre Norrland indelas i ett 30-tal regioner med var sin s. k. knutpunktsstation. Inom varje region ombesörjes transporterna till och från knutpunktsstationen i huvudsak med lastbil. Mellan regionerna (knutpunktsstationerna) transporteras godset järnvägsledes i direkta vagnar.

Andra stationer med tillräckligt stor godsmängd i viss relation (sekundärstationer) skall i denna likaledes ställa ut direkta vagnar. En sådan organisation beräknas ge avsevärda kostnadsbesparingar — bl. a. genom att omlastningsarbetet i stor utsträckning elimineras samtidigt som transportstandarderna höjes väsentligt ifråga om snabbhet.

### 5. Avbemanning av driftplatser

På grund av järnvägstrafikens ändrade struktur med koncentrerad trafik till huvudlinjer och större stationer har en mängd driftplatser kommit att få en väsentligt minskad betydelse. Av den anledningen har under perioden 1955—1.5.1960 sammanlagt 538<sup>1</sup> driftplatser nedlagts eller gjorts obemannade. Många har dock måst behållas i huvudsak beroende på arbetet med tågföringen och styckegodset. Dessa båda arbetsuppgifter kommer emellertid att försvinna sedan CTC-anläggningar byggts och knutpunktstrafik införts. Genom att samtidigt överföra biljettförsäljningen till tågen eller särskilda ombud och låta vagnslasttrafiken expedieras genom större stationer skapas förutsättningar för att nedlägga eller avbemannas driftplatser.

### 6. Tågplanen

Rationaliseringen av tågplanen är inriktad på att anpassa de personförande tågens frekvens och storlek till persontrafikens förändringar. Sålunda avser det föreliggande programmet i första hand indragning av förlustbringande kortväga persontåg. Detta skall i princip vara realiserat till tidtabellsskiftet 1962. Även de långväga persontågen, som i stor utsträckning har lokaltrafikuppgifter och som därigenom är dåligt utnyttjade över långa sträckor, kommer

<sup>1</sup> Härav har 127 driftplatser lagts ned i samband med nedläggning av trafiksvaga banddelar.

att successivt indragas. Persontrafiken på längre sträckor och i trafikstarka relationer kommer att i ökad utsträckning ombesörjas av snabba expresståg. Genom dessa åtgärder kommer kostnaderna för persontrafiken att minska samtidigt som linjekapacitet frigöres för en ökande godstrafik.

Genom den väntade ökningen av godstrafiken skapas underlag för en differentiering av godstågsplanen. Införande av knutpunktstrafik för fraktstyckegods kommer att minska behovet av lokalgodståg. Tågplanen kommer då att innehålla ett större antal godsexpresser och direkttåg än för närvarande.

### 7. Banan

Banstandarderna på åtskilliga linjer kommer att höjas genom förstärkning av banunderbyggnaden samt användning av tyngre räler och helsvetsat spår. Härigenom blir det möjligt att öka axeltrycket samt att öka tågvikten och/eller hastigheten, åtgärder, som, i varje fall intill vissa gränser, minskar kostnaderna per transporterad enhet. Dessutom sänkes kostnaderna för banans underhåll. I denna riktning verkar också den ökande mekaniseringen av banunderhållsarbetena. Denna mekanisering möjliggöres genom den redan påbörjade ändringen av organisationen för underhållsarbetenas uppläggning, varigenom dessa koncentreras i ökad utsträckning. På linjer, där kapacitetsoptimum passerats, innebär en utbyggnad av kapaciteten, t. ex. genom dubbelspår, en drift-rationalisering och en höjd transportstandard.

### 8. Godsbangårdar

Godstrafikens trånga sektorer ligger väsentligen i rangerbangårdarna. Den brist på bangårdskapacitet som på många ställen föreligger, gör att en stor del av tågbildningsarbetet i dag drager

synnerligen höga driftkostnader. En punktvis bangårdsupprustning är därför behövlig redan vid nuvarande trafikomfattning. Den är också en förutsättning för en rationalisering av tågplanen.

Ett system med välutrustade bangårdar (huvudrangerbangårdar och sekundärrangerbangårdar) inom starkt trafikalandregioner möjliggör en rationell koncentreringsarbete. Sekundärrangerbangårdarna har bl. a. till uppgift att övertaga en del av huvudrangerbangårdarnas tågbildningsarbete genom att iordningställa direkta tåg eller direkta vagngrupper förbi dessa. Härigenom minskar utbyggnadsbehovet på huvudrangerbangårdar och andra bangårdar än sekundärrangerbangårdar. Genom koncentreringsarbetet till sekundärrangerbangårdarna blir vagnomsättningen på dessa så stor att det blir lönsamt med en viss automatisering. Systemet med huvud- och sekundärrangerbangårdar kommer att medföra väsentliga driftkostnadsminskningar för växlingsarbetet. Dessutom skapar systemet förutsättningar för en rationell differentiering av godstågsplanen.

Huvudrangerbangårdar avses även i fortsättningen ligga invid samma platser som nu, nämligen Boden, Ånge, Stockholm, Hallsberg, Nässjö, Göteborg och Malmö. En automatisering och mekanisering av dessa bangårdar har påbörjats.

Sekundärrangerbangårdar tänkes lokaliseras till Gävle, Borlänge, Västerås, Norrköping, Hässleholm, Halmstad och Häl-singborg.

### 9. Magasin

Rationaliseringen av magasinsarbetet bedrivs efter två huvudlinjer. Den ena är att inom ramen för befintlig magasinutformning effektivisera arbetet genom införande av tekniska hjälpmedel

(t. ex. kedjetransportörer, truckar, lastpallar, behållare) samt ackordssättning av arbetet. Härigenom har redan avsevärda besparingar uppnåtts. Den andra huvudlinjen innebär en successiv modernisering av magasin i samband med ombyggnad. I nyuppförda magasin ger planlösningen och den tekniska utrustningen möjligheter till betydligt rationellare hanteringsmetoder än vad som går att införa i gamla magasin.

Vid en framtida knutpunktstrafik för fraktstyckegodset kommer utformningen av en del magasin att behöva anpassas till den ökade samordningen järnväg—bil, vilket kan nödvändiggöra en viss om- och nybyggnad. Å andra sidan blir många magasin helt obehövliga.

#### 10. Rullande materiel

Rationaliseringen av dragkraften innefattar bl. a. en total övergång från ångdrift till dieseldrift på icke elektrifierade linjer. Detta program, som beräknas vara genomfört senast år 1965, ger stora driftkostnadsbesparingar. För huvudparten av trafiken på elektrifierade linjer planeras en kraftigare och snabbare loktyp än nuvarande D-lok, så avpassad att den kan successivt insättas för såväl personförande tåg som gods-tåg.

Förändringarna i persontrafikens omfattning och struktur framkallar ett starkt behov av att anpassa tågantal

och tågstorlek med hänsyn därtill samt att differentiera tågplanen. Rationaliseringen av persontågsmaterielen är därför främst inriktad på att i viss utsträckning utbyta loktåg mot mindre och driftbilligare tågenheter av motorvagnstyp. Sålunda utföres redan nu drygt 40 % av antalet tågkm i personförande tåg av rälsbussar. För de starkaste närtrafikströmmarna går programmet ut på anskaffning av snabba och kapacitetsstarka specialtåg. I fråga om de konventionella personvagnarna pågår en fortlöpande modernisering och standardisering i syfte att öka komforten.

Rationaliseringen av godsvagnsparken syftar främst till en höjning av lastkapaciteten och en standardisering av vagntyperna. Standardiseringsprogrammet är i sina huvuddrag gemensamt för de inom den europeiska järnvägsunionen (UIC) samarbetande järnvägarna. Jämsides med standardiseringen av vagnparken pågår en fortlöpande anskaffning av specialvagnar för transporter, som icke kan rationellt ombesörjas med standardvagnar. Som exempel kan nämnas malmvagnar och andra vagnar med automatiska lossningsanordningar, kyl- och varmvagnar, köldvagnar, vagnar för tunga och stora enhetslast. Ett led i ökad samordning järnväg—bil utgör anskaffningen av specialvagnar för s. k. piggy-back-trafik.

## BILAGA IVA

### Trafikpolitiska regleringar på den yrkesmässiga motorfordonstrafikens område i Sverige

Redan år 1901 väcktes frågan om regleringsåtgärder med avseende å motorfordonstrafiken, i det att *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* på hösten nämnda år anbefalldes att till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till allmänna bestämmelser angående automobiltrafik. I anledning härav avgav styrelsen *ett den 30 maj 1902 dagtecknat förslag* i ämnet. Styrelsen framhöll, att i vårt land redan från början borde uppställas och tillämpas sådana föreskrifter rörande automobiltrafikens ordnande, som, på samma gång de medgäve allmänna vägars och gators användande för dylik trafik där sådan vore möjlig och nödig, även skyddade övriga vägfarande mot överdådig och äventyrlig framfart och tillvaratoge allmänhetens berättigade fordringar på ordnad och tryggad samfärdsel å de allmänna vägarna. Styrelsen anförde vidare bl. a.:

Sådana bestämmelser äro i vårt land mera nödvändiga än annorstädes, emedan automobiltrafikens införande på de allmänna vägarna i Sverige i allmänhet möter större svårighet och medför större fara och hinder för landsvägstrafiken än i de flesta andra civiliserade länder, icke blott i följd af det hårda klimatet, som betäcker vägarna med snö och is under en stor del af året, utan i synnerhet därför, att de svenska vägarna i allmänhet äro så smala, att automobiltrafik på en stor del af dem icke kan framgå utan att hindra eller störa den allmänna vägtrafiken.

Särskilt framhöll styrelsen, att de allmänna bygdevägarna av den då vanligaste bredden, 3,6 m, i allmänhet måste anses otjänliga för automobiltrafik.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag innefattade huvudgrunder för ett reglemente om automobiltrafik med bestämmelser om villkor och kompetens för automobiltrafiken, förarens skyldigheter och fordonsskötsel, tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik, fordonens beskaffenhet, fordonens besiktning och prövning samt överträdelser av allmänna bestämmelser. För rättigheten att framföra automobil å allmän väg skulle enligt förslaget erfordras särskilt tillståndsbevis, för vars erhållande en del formaliteter borde iakttagas. Till gäldande av ersättning för skada och förlust samt menlig inverkan på vägar och broar, som till äventyrs kunde vållas genom automobiltrafik, skulle, där sådant prövades nödigt, säkerhet ställas innan tillståndsbeviset utlämnades. Vid enskild automobiltrafik skulle säkerheten bestå allenast av vederhäftig borgen, men vid yrkesmässigt utövad trafik skulle erfordras nedsättning i allmänt förvar — till skäligt belopp — av penningar eller sådana värdehandlingar som godkändes av vederbörande myndighet.

Även i övrigt föreslogos särskilda bestämmelser för yrkesmässig automobiltrafik. Varje tillstånd till dylik trafik skulle föregås av en sakkunnig undersökning av de för trafiken avsedda vägarna och broarna, varjämte vederbörande kommuner och väghållningsdistrikt skulle höras. När så av förhållandena påkallades, skulle tillståndshavaren kunna åläggas att betala kostnader-

na för trafikens övervakande och för vägmärkens uppsättande och underhåll, för vilka ändamål en viss summa skulle deponeras hos vederbörande myndighet. Trafiken skulle kunna förbjudas, om den visade sig medföra fara eller hinder för övriga vägfarande eller handhades på ett otillfredsställande sätt, eller när trafikreglementen och andra gällande bestämmelser samt föreskrivna försiktighetsmått icke noggrant följdes.

På sommaren 1903 tillkallades särskilda sakkunniga, vilka efter att ha tagit del av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag — som ej var avfattat i författningsform eller eljest gjorde anspråk på att i förefintligt skick kunna upphöjas till allmän författning — och däröver avgivna yttranden avlämnade ett den 16 maj 1904 dagtecknat förslag till bestämmelser om automobiltrafik. De sakkunniga ansågo särskilt tillstånd till automobiltrafik kunna undvaras i fråga om automobiler för eget bruk, medan däremot dylikt tillstånd lämpligen borde påfordras vid den yrkesmässiga trafiken, när det ifrågasattes att mot ersättning betjäna allmänheten med befordran av personer eller gods. De sakkunniga anförde härvidlag följande.

En lifligare, mera regelbunden och i allmänhet för gator och vägar så pröfvande trafik som den yrkesmässiga påkallar den mera ingående och allsidiga pröfning, som bör föregå ett meddelande af särskildt tillstånd. Då det här är fråga om ett utbudande till allmänheten af ett visst befordringsmedel, kan allmänheten ock äga anspråk på, att lämpligheten såväl af befordringsmedlet själfvt som av de kommunikationsleder, där det skall användas, ägnas en mera grundlig och allsidig pröfning. Att den, som önskar idka automobiltrafik såsom affär för egen förtjänst, underkastas bestämmelser och kontrollföreskrifter utöfver dem, som ifrågasättas vid automobils användande till enskildt bruk, kan icke möta några befogade invändningar ur syn-

punkten af en praktisk och för de enskilde icke mer än nödigt betungande lagstiftning.

På grundval av 1903 års sakkunnigas förslag framlade Kungl. Maj:t genom propositionen nr 70 för 1906 års riksdag förslag till författningsbestämmelser rörande automobiltrafiken, och i enlighet med detta förslag utfärdades vår första *förordning om automobiltrafik den 21 september 1906*. Genom de i förordningen intagna särskilda föreskrifterna om yrkesmässig automobiltrafik stadgades bl. a., att för rättighet att utöva yrkesmässig automobiltrafik — varmed förstods tillhandahållande av automobil åt allmänheten mot ersättning — erfordrades särskilt tillstånd av offentlig myndighet, att för prövning av ansökan om tillstånd till utövande av yrkesmässig automobiltrafik skulle, om anledning därtill förekomme, på sökandens bekostnad anställas undersökning, huruvida för trafiken avsedda gator, vägar och broar vore så beskaffade, att yrkesmässig trafik utan fara eller särskild olägenhet där kunde äga rum, ävensom beträffande övriga förhållanden, som kunde befinnas inverka på frågan om lämpligheten av sådan trafik, att tillstånd till yrkesmässig trafik medförde skyldighet för tillståndshavaren att ställa sig till efterrättelse taxa för befordran av personer eller gods, som kunde bli fastställd av vederbörlig myndighet, samt att rättighet att utöva yrkesmässig automobiltrafik kunde återkallas, när helst anledning därtill förekomme.

De i 1906 års förordning intagna bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik kommo under en följd av år att bli normerande för den yrkesmässiga motorfordonstrafikens reglering. De ändringar i biltrafiklagstiftningen, som företogos efter förarbeten av *särskilda år 1909 och år 1919 tillkallade*

sakkunniga, föranleddes närmast av motorfordonstrafikens snabba allmänna utveckling och hade främst avseende å trafiksäkerheten och därmed sammanhängande spörsmål. I en den 30 juni 1916 utfärdad ny förordning om automobiltrafik, som ersatte 1906 års förordning, inflöto de tidigare gällande bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik oförändrade, bortsett från vissa smärre ändringar av huvudsakligen redaktionell art.

Ej heller i en den 25 september 1920 utfärdad förordning om ändrad lydelse i vissa delar av 1916 års förordning förekommo — med undantag för viss skärpning av föreskrifterna om fastställande av taxor för yrkesmässig automobiltrafik — några väsentliga förändringar i bestämmelserna om dylik trafik. Vid förarbetena till de år 1920 genomförda ändringarna i 1916 års förordning anförde 1919 års sakkunniga i sitt betänkande följande rörande föreskrifterna om fastställande av taxor.

Enligt de sakkunnigas förmenande torde skäl numera föreligga för ett obligatoriskt införande av taxor åtminstone för den yrkesmässiga persontrafiken med bilar, huvudsakligen för att förekomma, att såsom nu ofta sker, allmänheten oskäligt uppskörtas. Däremot synes ännu icke föreligga tillräcklig erfarenhet för uppgörande av taxor för yrkesmässig godstrafik med automobil, i fråga om vilken trafik de nuvarande bestämmelserna härutinnan torde kunna bibehållas.

I enlighet härmed ändrades förordningen i förevarande hänseende på det sättet, att föreskrift meddelades om att skjutslegan vid yrkesmässig automobiltrafik, som icke endast avsåge forsling av gods, skulle utgå efter en av vederbörlig myndighet fastställd taxa.

I slutet av år 1920 tillkallades sakkunniga med uppdrag att verkställa utredning och avge förslag rörande en allmän revision av 1916 års förordning.

De sakkunniga — 1920 års automobil-sakkunniga — framlade med betänkande den 28 oktober 1922 förslag till förordning om motorfordon jämte vissa andra därmed sammanhörande författningar. I förslaget till förordning om motorfordon skildes i fråga om den yrkesmässiga automobiltrafiken på linjetrafik (yrkesmässig trafik å viss i förväg bestämd vägsträcka), lokaltrafik (yrkesmässig trafik inom viss stad eller å viss ort på landsbygden) samt annan yrkesmässig trafik. Förslaget upptog bestämmelser om behovs- och lämplighetsprövning beträffande ifrågasatt linje- eller lokaltrafik, och de sakkunniga anförde härvidlag bl. a. följande.

Vid prövning av ansökning om linjetrafik eller ortstrafik bör kunna på sökandens bekostnad anställas undersökning, dels huruvida de för trafiken avsedda vägar och gator (incl. broar och färjor) äro så beskaffade, att den ifrågasatta trafiken utan fara eller särskild olägenhet kan där äga rum, dels ock genom besiktningsman beträffande de för trafiken uppgivna automobiler- nas lämplighet.

I annan yrkesmässig automobiltrafik än linje- och lokaltrafik kan i allmänhet någon undersökning av broars och vägars beskaffenhet ej företagas; trafiken är ju på förhand ej begränsad till vissa vägar eller orter, utan kan äga rum var som helst inom ett län eller inom hela riket.

Upprättande av linje- och lokaltrafik är givetvis förenat med vissa riskmoment för sökanden. Något monopol på en dylik trafik kan dock icke ifrågasättas och skulle föranleda mycket detaljerade »koncessionsvillkor», vilka i så fall borde ankomma på Kungl. Maj:t. Konkurrenten kan på detta område, liksom på andra, vara av gagn, men den kan ju också drivas för långt och resultera i en mindre väl skött trafik. Den som vill ordna en tillfredsställande linje- eller lokaltrafik bör därför kunna hava anspråk på att någon okynneskonkurrens ej kommer till stånd. Likaledes bör tillstånd till en linjetrafik kunna förvägras, om däri- genom en osund konkurrens skulle befaras med ett annat trafikmedel (t. ex. en spår- vägslinje). Den myndighet, som har att

meddela tillstånd till linje- eller lokaltrafik, bör därför också pröva frågan om behövligheten och lämpligheten av sådan trafik, varom ett uttryckligt stadgande ansetts påkallat. Uppenbart är, att myndigheten vid meddelande av dylika tillstånd bör förfara med aktgivande på trafikbehovet och allmänhetens krav på en snabb och prisbillig befordran.

För linje- och lokaltrafik föreslago de sakkunniga obligatoriska taxor vid både person- och godsbefordran, liksom också för annan yrkesmässig trafik, som icke endast avsåg befordran av gods. För godsbefordran i annan yrkesmässig trafik än linje- eller lokaltrafik skulle taxa fastställas, när sådan med hänsyn till förhållandena kunde anses av behovet påkallad.

I den på grundval av 1920 års automobilsakkunnigas förslag vid 1923 års riksdag framlagda propositionen nr 124 frångick departementschefen såtillvida de sakkunnigas uppdelning av de olika yrkesmässiga trafikformerna, att begreppet linjetrafik definierades såsom yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka. Beträffande behovsprövningen vid ifrågasatt yrkesmässig trafik anförde departementschefen bl. a. följande.

Med all sannolikhet kommer den som linjetrafik bedrivna automobiltrafiken att snart nog utvecklas till ett mycket viktigt led i vårt kommunikationsväsende; i många fall torde den även bliva en värdefull ersättning för järnvägar, som äro önskvärda men av ekonomiska skäl icke kunna komma till stånd. — — — I nu förevarande sammanhang bör emellertid tillses, att motorfordonsförordningens bestämmelser i ämnet givas en sådan form, att, såvitt ankommer på denna förordning, en utveckling i rätt riktning av linjetrafiken främjas.

Det viktigaste spörsmålet härutinnan är det tidigare berörda, huruvida monopol genom koncession i någon form bör kunna lämnas å idkande av linjetrafik. — — — Beträffande berörda spörsmål ansluter jag mig till den uppfattningen, att ett dylikt koncessionssystem ej bör ifrågakomma.

Avgörande för mig är i sådant hänseende, att ett uteslutande av konkurrensen på det sätt, som kommer att äga rum genom koncession, kunde verka hindrande för en lycklig utveckling av denna trafikform. Däremot torde möjlighet böra beredas ej endast till erforderlig reglering av linjetrafiken utan även till förhindrande av oberättigad konkurrens å området. Frånsett den rena okynneskonkurrensen, bör sålunda, om linjetrafik exempelvis drives å viss vägsträcka på ett sätt, som till fullo motsvarar behovet och allmänhetens berättigade anspråk, annan företagare kunna förhindras att driva linjetrafik å samma vägsträcka. Detta synes på ett lämpligt sätt kunna ske genom den föreslagna bestämmelsen, att vid meddelande av tillstånd till linjetrafik prövning skall ske av frågan om behövligheten och lämpligheten av sådan trafik. Härmed skulle i själva verket en viss grad av temporär monopolrättighet kunna åstadkommas, utan att tillståndshavaren vore säker för att icke när som helst kunna utsättas för konkurrens.

Från några länsstyrelsers sida har påyrkats, att även i fråga om vanlig yrkesmässig trafik prövning borde medgivas ur synpunkten av behövligheten och lämpligheten av trafiken, något som för övrigt redan nu i vissa fall ägt rum. Då denna yrkesmässiga trafik antingen icke alls är lokalt begränsad eller, då begränsning förekommer, omfattar visst län, synes visserligen något behov eller utrymme i vanliga fall icke föreligga för en sådan prövning. Emellertid torde man ej kunna bortse från det förhållandet, att gränsen mellan linje- och lokaltrafik, å ena, samt annan yrkesmässig trafik, å andra sidan, ofta är ganska svävande. Fall kunna därför förekomma, då det för fredande av linje- eller lokaltrafik mot osund konkurrens kan befinnas påkallat att vägra tillstånd till annan yrkesmässig trafik. Med hänsyn härtill torde hinder ej böra läggas i vägen för en prövning ur nyss angiven synpunkt jämväl av ansökning om sådan yrkesmässig trafik, som ej är att hänföra till linje- eller lokaltrafik.

Vid riksdagsbehandlingen av propositionen anhölls i en *motion (II: 273)*, i syfte att förebygga osund konkurrens mellan järnvägsföretag och autobiler, att riksdagen måtte i yttrande över propositionen uttala

att tillstånd till linjetrafik och lokaltrafik icke borde medgivas, där fråga vore om trafik mellan orter, som antingen stode i omedelbar järnvägsförbindelse med varandra eller där annan järnvägsförbindelse mellan de berörda orterna funnes och tåglägenheterna vore sådana, att allmänhetens krav på bekväma förbindelser vore skäligen tillgodosedda, såvida icke synnerligen starka skäl i motsatt riktning föreläge, samt att vederbörande myndigheter, efter det den ifrågasatta förordningen trätt i kraft, borde taga under omprövning, huruvida, under hänsynstagande till riksdagens uttalande, skäl föreläge för bibehållande av tillstånd till tidigare medgiven linjetrafik;

att innan tillstånd till linjetrafik beviljades, borde inhämtas yttrande från järnvägsföretag, vars trafikområde berördes;

ävensom att vederbörande myndighet vid meddelande av tillstånd till eller övervakande av linjetrafik borde föreskriva den skyldighet för tillståndshavaren ifråga om antal regelbundna, i förväg på visst angivet sätt kungjorda turer m. m., som med hänsyn till allmänhetens rätt och fördel kunde befinnas skälige.

I anledning av denna motion uttalande *andra lagutskottet i utlåtande nr 21* följande.

De i motionen II: 273 framhållna önskemålen torde redan vara tillgodosedda genom bestämmelsen i § 27 mom. 1, att vid ansökning om tillstånd till linjetrafik och lokaltrafik hänsyn skall tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken. Utskottet vill emellertid uttala, att om konkurrens kan tänkas uppstå mellan en ifrågasatt linje- eller lokaltrafik med automobil och ett järnvägsföretag, ångbåtslinje eller dylikt, bör järnvägsföretagets eller ångbåtslinjens ägare höras, innan tillståndet beviljas. Det ligger nämligen vikt uppå, att ren okynneskonkurrens förhindras. Därest föreskrift meddelas om skyldighet att utgiva skäligt bidrag till väghundhål, torde även härigenom osund konkurrens kunna i viss mån stävjas.

Riksdagen godkände lagutskottets uttalande i denna del.

I enlighet med propositionen utfärdades *den 15 juni 1923 förordning om motorfordon* (jämte vägtrafikstadga), vilken ersatte 1916 års förordning. Be-

hovsprövningsstadgandet intogs i förordningens 27 §, vars 1 mom. första och andra styckena erhöll följande lydelse:

Vid prövning av ansökan om tillstånd till linjetrafik eller lokaltrafik skall hänsyn tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken. Om särskilda omständigheter sådant påkalla, må dylik hänsyn jämväl tagas vid prövning av ansökan om tillstånd till annan yrkesmässig trafik.

Tillstånd till linje- och lokaltrafik skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga. Beträffande linjetrafik må därvid ock, om till följd av trafikens förstörande inverkan å körbanan underhållet av allmän väg eller gata oskäligt försvåras, föreskrivas skyldighet för tillståndets innehavare att bidra till ombesörjande av sålunda försvårat underhåll efter ty myndighet, som meddelat tillståndet, bestämmer. Sökande av tillstånd till linjetrafik må även efter sådan myndighets beprövande kunna åläggas ställa skälige säkerhet för fullgörande av den ersättningskyldighet, som han vid utövande av den ifrågavarande trafiken kan ådraga sig.

Taxebestämmelser rörande den yrkesmässiga trafiken intogos i 28 § förordningen och erhöillo av 1920 års automobilsakkunniga föreslaget innehåll.

På hösten 1927 tillkallades ånyo sakkunniga — *1927 års motorfordonssakkunniga* — för utarbetande av förslag till ny förordning om motorfordon och därmed sammanhängande författningar. Den åt de sakkunniga uppdragna revisionen av biltrafiklagstiftningen föranleddes närmast av motorfordonstrafikens fortlöpande, snabba utveckling och de därmed förenade kraven på ökad trafiksäkerhet. Beträffande den yrkesmässiga trafiken framhöll departementschefen i utredningsdirektiven bl. a., att frågan om arbetstidens längd för förare i yrkesmässig trafik vore av vikt ur trafiksäkerhetens synpunkt och borde underkastas prövning med hänsyn härtill. Frågan om konkurrens mellan järnvägs- och automobiltrafiken

borde också, i den mån den berörde regleringen av den yrkesmässiga automobiltrafiken, med hänsyn bland annat till redan förefintlig järnvägstrafik upptagas till prövning. Vid denna utredning borde beaktas de önskemål, som framstälts vid en i maj 1927 hållen järnvägs- och automobiltrafikkonferens i Stockholm ävensom vid ett i oktober samma år hållet sammanträde med rikets landshövdingar. Departementschefen fann det vidare önskvärt, att vid utredningen ett försök gjordes att närmare klarlägga den yrkesmässiga, regelbundna motortrafikens verkliga inflytande på järnvägstrafiken.

Vid den nämnda *järnvägs- och automobiltrafikkonferensen år 1927 i Stockholm* uttalades av en representant för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bl. a. följande.

I den yrkesmässiga linjetrafikens begynnelse torde ansökningar om dylika trafikstillstånd i allmänhet endast hava avsett och följaktligen endast meddelats i sådana fall, då antingen den ifrågasatta automobilinjen genomlöpte en trakt, som saknade järnvägsförbindelse, i vilket fall det självfallet icke kunde bliva tal om någon konkurrens med förut befintlig järnväg, eller den ifrågasatta automobilinjen löpte i stort sett mer eller mindre vinkelrätt mot en förut befintlig järnväg och utmynnade vid en station eller hållplats på denna järnväg, i vilket sistnämnda fall automobilinjen kom att innebära både en förbättring i vederbörande orts landsvägskommunikationer och samtidigt en fördel för den befintliga järnvägen genom det trafikillskott, som automobilinjen kom att tillföra densamma.

I mån som den motordrivna trafiken därefter alltjämt utvecklats och fördelarna av densamma blivit allt mer och mer uppenbara, hava emellertid befolkningens anspråk och krav på förbättrade kommunikationer i samma grad tillväxt. Situationen torde nu vara den, att man i allt större och större utsträckning ej längre vill låta sig nöja med att först på ett eller annat sätt behöva tillryggalägga flera kilometer landsvägsledes till närmaste järnvägsstation för

att sedan därifrån förflytta sig vidare på järnväg till exempelvis närmaste större ort eller stad, då möjligheten att genom anordnande av en automobilinje erhålla en direkt »från dörr till dörr»-förbindelse ligger inom räckhåll; och då dessa anspråk och krav i längden icke kunnat tillbakavisas hava dylika trafikstillstånd måst meddelas även i en hel del fall, då den ifrågasatta automobilinjen löper mer eller mindre parallellt med en redan befintlig järnväg.

Givetvis kunna vid prövning av ansökningar om trafikstillstånd i sistnämnda fall utomordentliga svårigheter erbjuda sig, då det gäller, att enligt författningens föreskrift om hänsyn till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken, därvid mot varandra avvåga olika hänsyn, som göra sig gällande, samt därvid söka tillmötesgå ortsbefolkningens krav på förbättrade kommunikationer medelst vår tids landsvägskommunikationsmedel utan att otillbörligt åsidosätta järnvägarnas intressen.

Om det därför å ena sidan kan förefalla önskvärt att åstadkomma större enhetlighet och mera preciserade bestämmelser beträffande förutsättningarna för beviljande av dylika trafikstillstånd, torde det å andra sidan vara uppenbart, att några enhetliga och allmängiltiga regler utöver gällande bestämmelser härutinnan väl knappast kunna åvägabringas.

Ett radikalmedel i järnvägarnas intresse vore naturligtvis att här tillgripa, självfallet icke förbud, men synnerligen restriktiva bestämmelser gentemot trafiken med motordrivna fordon. Det är emellertid att befara, att en sådan utväg skulle komma att visa sig vara endast ett palliativ.

Med en sannolikhet som gränsar till visshet torde man kunna förutsäga, att — på samma sätt som exempelvis glas och porslin, elektriskt ljus, telefon, för att nu nämna endast några exempel, från början varit rena lyxartiklar men med tiden blivit var mans tillhörighet — även det motordrivna fordonet, som också från början varit uteslutande en lyxartikel, med tiden och i den mån som fabrikationen allt mer och mer förbilligas arbetar sig fram till att bliva snart sagt var mans tillhörighet, d. v. s. bliver en nödvändighetsvara. Det torde också med samma grad av sannolikhet kunna förutsägas, att trafiken med motordrivna fordon, som nu i form av s. k. automobilskattemedel lämnar ett år-

ligen ständigt ökat bidrag till väghållningen, i och med att den ytterligare ökas så, att all landsvägstrafik praktiskt taget kommer att ske med motordrivna fordon, nödgas att så småningom få bära sina egna kostnader, d. v. s. praktiskt taget hela kostnaden för väghållningen, vilket ur synpunkten av motortrafikens konkurrens med järnvägarna givetvis endast är rimligt och rättvist.

I mån som utvecklingen kommer att ske i nyss angiven riktning torde också, vilket redan nu synes bekräftat genom föreliggande statistik, den yrkesmässiga trafiken komma att minska i förhållande till den övriga trafiken med motordrivna fordon och restriktiva bestämmelser i järnvägarnas intresse mot den yrkesmässiga trafiken komma att förlora i betydelse och bliva verkninglösa, helt enkelt av det skäl, att anledningen till »trafikflykten» från järnvägarna till landsvägarna endast till en obetydlig eller sannolikt försvinnande del är att tillskriva den yrkesmässiga trafiken, men till alldeles övervägande del motortrafiken över huvud taget, mot vars utveckling det torde vara fåfängt att uppställa några restriktiva bestämmelser.

Från järnvägsmannahåll framhölls vid konferensen med skärpa, hurusom järnvägarna, på grund av det sätt varpå gällande bestämmelser angående meddelande av tillstånd till linjetrafik tillämpades, utsatts för en illojal konkurrens, som rent av hotade åtskilliga järnvägars ekonomiska existens.

I sitt *den 31 juli 1929 dagtecknade betänkande med förslag till ny förordning om motorfordon* jämte därmed sammanhörande författningar anförde 1927 års motorfordonssakkunniga, att de genom Svenska järnvägsföreningens förmedling erhållit visst uppgiftsmaterial från de enskilda järnvägarna, som belyste den yrkesmässiga, regelbundna motorfordonstrafikens inflytande på järnvägstrafiken. Av uppgifterna framginge, att järnvägarna sökt möta konkurrensen från billinjetrafiken genom att själva anordna bildrift. Åtskilliga järnvägar bedreve linjetrafik ävensom

annan biltrafik (för uppsamling eller utsändning av gods), antingen i egen regi eller genom dotterbolag eller genom enskilda företagare. De sakkunniga ansågo de erhållna uppgifterna ge vid handen, att även om den ekonomiska situationen alltjämt vore mycket ogynnsam för åtskilliga järnvägar till följd av den konkurrerande biltrafiken, en vändning till det bättre under den senaste tiden ägt rum på åtskilliga håll.

I samband med överlämnandet av det nyssnämnda uppgiftsmaterialet från de enskilda järnvägarna anförde *Svenska järnvägsföreningen i yttrande den 11 mars 1929* till 1927 års motorfordonssakkunniga bl. a. följande.

Sverige har f. n. en överdimensionerad trafikapparat, d. v. s. trafikkapaciteten är större än trafikbehovet — förefintlig kapacitet är ej utnyttjad — kommunikationsväsendet är ej ordnat på ett rationellt ekonomiskt och tillbörligt billigt sätt. Att ett behov av planmässigt ordnande av kommunikationsväsendet föreligger, torde numera vara tämligen allmänt erkänt. Ej blott järnvägarna begära en förnuftig reglering. Även de solida näringsutövarna inom biltransportväsendet kräva energiskt genomförandet av en rationell ordning. Rikets landshövdingar, vilka i sin ämbetsutövning få stark känning av hithörande spörsmål, torde praktiskt taget vara eniga om att viss reglering är nödvändig (se t. ex. landshövdingekonferensen hösten 1927).

När tekniken framskapat något nytt, som i prestation och ekonomi överträffar det gamla, kan man givetvis icke genom några medel i längden skapa ett skydd för de ekonomiska intressen, som varit bundna vid det gamla, eller förhindra, att det kapital går till spillo, som varit bundet i gamla anläggningar, vilka genom utvecklingen blivit omoderna och värdelösa. Att det ekonomiska livet är skoningslöst mot besegrad part är något, som varken kan eller bör bekämpas.

Förhållandet mellan järnvägar och bilar är emellertid icke sådant. Båda äro alltjämt och, såvitt man kan se, även främdeles oundgängliga led i kommunikationsväsendet. Järnvägarna kunna icke undvaras. För de stora transportuppgifterna äro de

tekniskt överlägsna, och därav följer även deras ekonomiska möjlighet till billiga masstransporter. Även de svagaste järnvägarna synas fylla vissa funktioner bättre än bilarna — speciellt billiga grovgodstransporter — och torde i det längsta komma att bibehållas. Teoretiskt är naturligtvis den fria konkurrensen ett utmärkt medel att få fram den bästa prestationen. Faktiskt är emellertid i det moderna samhället den fria konkurrensen i mycket hög grad kringskuren. En begränsad och reglerad konkurrens torde rent av vara det vanligaste och sannolikt det ändamålsenligaste.

Vore frågan järnvägar eller bilar, kunde kanske en fri konkurrens vara bästa medlet att snabbt och effektivt låta den starkare parten slå ut den svagare. Ofta synes diskussionen föras, såsom om detta vore den rätta frågeställningen, och därav härledas då oriktiga slutsatser. Men om både järnvägar och bilar äro erforderliga, kan en allt för långt driven konkurrens endast leda till att skada båda parternas ekonomi och därmed deras prestationsduglighet och förmåga att på bästa och billigaste sätt betjäna samhället.

Om järnvägarna genom en hejdlös bilkonkurrens förlora allt mera av sin trafik, kan det i längden ej undgås, att de tvingas att höja sina lägsta tariffer, de som för näringslivet äro av den största betydelsen. Även i andra avseenden minskas järnvägarnas förmåga att genom täta tågägenheter, ökade bekvämligheter o. s. v. tillgodose den större och viktigare trafiken. På detta sätt skadas och försämras de stora och viktiga kommunikationerna, därigenom att den lokala trafiken tillgodoses med trafikmedel i överdriven utsträckning och under stark konkurrens. Därtill kommer, att en dubbling av trafikmedlen i regel innebär en nationalekonomisk misshushållning. Då en billinje dubblar en järnvägslinje, ökas i regel de totala transportkostnaderna med ett belopp ungefär lika med billinjens hela omkostnader, ty järnvägen kan vanligen ej nämnvärt minska sina kostnader; därav följer också, att järnvägen lider stor minskning i nettoinkomsten, ungefär lika med den förlorade bruttoinkomsten, under det att billinjen kanske blott kan draga en jämförelsevis liten nettovinst ur den trafik, den tagit från järnvägen.

Järnvägsföreningen vill icke betrida, att konkurrens också kan vara till nytta för trafikanterna genom att tvinga fram bättre

och billigare trafik. Så har hittills skett i mycket stor utsträckning. Enorma taxeränkningar ha ägt rum i persontrafik och i högre godstariffer — varemot dock står faran av höjning av de lägre tarifferna — och tågägenheterna ha kraftigt utökats; antalet persontågskilometer å enskilda järnvägar är nu 75 % högre än före världskriget.

Motståndet mot en effektiv administrativ reglering av trafikväsendet torde till stor del bottna i en föreställning — åtminstone på teoretiskt håll, mindre kanske på praktiskt håll — att regleringen skulle borttaga det incitament till förbättringar, som konkurrensen utgör, och således strypa utvecklingen.

Intet kan emellertid vara oriktigare än en sådan föreställning. Även vid effektiv reglering till förhindrande av onödig och parasiterande konkurrens kommer ändock en ytterst stark konkurrens att kvarstå. I längden blir givetvis avvägningen mellan järnvägs- och biltrafik bestämd genom vardera trafikmedlets konkurrensförmåga beträffande prisbillighet, snabbhet, bekvämlighet o. s. v. Järnvägarna kunna icke begära skydd mot konkurrerande biltrafik, om de ej själva erbjuda väsentligen samma fördelar, och den icke regelbundna biltrafiken kommer alltid att konkurrera. Järnvägarna tvingas obönhörligt att anpassa sina taxor efter den prisnivå för korta transporter, som utformats genom biltrafikens uppträdande, samt att i övrigt åstadkomma bästa möjliga prestationer.

Allmänheten behöver således icke befara, att konkurrensens livgivande och utvecklingsfrämjande incitament skall elimineras.

Ej sällan göres det gällande, att eftersom skydd ej kan skapas mot konkurrens från privatbilar och från den icke reguliära yrkesmässiga trafiken, så lönar det sig ej att i högre grad reglera linjetrafiken. En sak är att vissa delar av trafiken söker sig andra utvägar än förut, t. ex. att en handlande distribuerar sina varor med bil eller att en handelsresande reser i bil. En helt annan sak är, att en trafikled öppnas jämnlöpande med järnvägen för att systematiskt dag för dag taga bort trafiken från den trafikled, som redan finnes. En sådan anordning måste ur alla synpunkter vara irrationell, såvida ej den nya trafikleden på något sätt är avgjort bättre än den gamla.

Av vad som anförts torde framgå, att vid

objektivt ekonomiskt betraktande av föreliggande realiteter alla sakliga skäl tala för en effektiv inbördes reglering av järnvägs- och biltrafiken för att förhindra en onödig och ekonomiskt skadlig dubblering av trafikleder. Faran av att allmänheten därigenom skulle bli lidande är obefintlig. Däremot kunna stora fördelar därigenom uppnås för kommunikationsväsendets utveckling.

Ytterligare kan föreningen icke underlåta att i detta sammanhang anföra följande. Järnvägarna äro i konkurrensen missgynnade bl. a. genom att de av statsmakterna förhindrats handhava en sådan fri tariffbildning, som för full konkurrenskraft är oundgänglig. Bilarna åter äro gynnade i konkurrensen bl. a. därigenom, att de ej fullt betala sina vägstnader, utan dessa betalas till stor del av det allmänna. Konkurrensen sker ej på jämställd basis. Av dessa skäl kräver rättvisan, att järnvägarna ej ställas oskyddade i konkurrensen. Men även om, såsom föreningen hoppas, kraven på fri tariffbildning för järnvägarna och full kostnadstäckning för bilarna bliva tillgodosedda, så att rättviseskäl ej vidare kunna åberopas, så är likväl sakligt ur samhällssynpunkt en reglering av behovet starkt påkallad och motiverad.

Den ståndpunkt rörande trafikregleringens nödvändighet, som föreningen företräder och tror vara riktig, synes åtminstone i princip omfattas av flertalet, men dock icke av alla länsstyrelser. Tillämpningen i praktiken synes dock vara vacklande. Vid sådant förhållande och då vidare hos högsta statsmyndigheten periodvis synes hava rätt en motsatt principiell uppfattning — avseende en tämligen obegränsad konkurrensfrihet — har föreningen ansett nödvändigt att någorlunda utförligt uppehålla sig vid de principiella och praktiska motiven för trafikreglering.

Av samma orsaker är det tydligen nödvändigt, att de allmänna principer, enligt vilka trafikstillståndsprovning bör äga rum, komma till uttryck i själva förordningen och icke blott ligga förborgade såsom motivering i förarbetena till förordningen, ty i sådant fall riskeras, såsom erfarenheten visat, ett vacklande i såväl principståndpunkt som tillämpning inom såväl högre som lägre myndigheter, för vilkas handlande förordningen bör vara ett rättesnöre.

Gällande bestämmelser torde vid sin tillkomst hava varit uttryck för en målmed-

veten avsikt att åstadkomma en rationell och ändamålsenlig reglering av biltrafiken. Vissa jämkningar, tillägg och förtydliganden torde dock på grund av numera vunnna erfarenhet vara behövliga. Därtill bör beaktas, att, såvitt föreningen kunnat finna, de vid bestämmelsernas införande anförda motiven, vilka innesluta en fullt riktig tankegång, icke vunnit tillbörligt beaktande vid bestämmelsernas tillämpning i praktiken, utan tillämpningen har i rätt stor utsträckning glidit bort från den ursprungliga motivkretsen, ej minst vid prejudikat i högsta instans.

Om vad som anförts såsom motivering, också hade blivit i tillbörlig grad beaktat vid bestämmelsernas tillämpning, hade nog utvecklingen kommit att förlöpa i mjukare former. Det är emellertid ett tillräckligt välkänt faktum, att en synnerligen hejdlös konkurrens äger rum, såväl mellan yrkesmässiga biltrafikutövare inbördes som mellan dessa och järnvägarna. En onödig och ekonomiskt skadlig konkurrens har mångestades medgivits. Orsaken härtill synes föreningen, såsom redan anförts, ofta vara ett betraktelsesätt, enligt vilket trafikstillstånd snarare är en rättighet, som ej utan starka skäl bör förvägras den sökande, än ett medel till målmedveten samhällelig reglering av kommunikationsväsendet. 1923 års riksdagsuttalande, att järnväg alltid borde höras, innan tillstånd till konkurrerande linjetrafik beviljades, synes, emedan det ej varit intaget i själva förordningen, delvis ha fallit i glömska.

1927 års motorfordonssakkunniga ansågo sig icke böra i stort föreslå någon ändring i de gällande bestämmelserna för provning av tillstånd till yrkesmässigt trafik, utöver ett visst fullständigande av stadgandena rörande den yrkesmässiga trafiken. Bestämmelserna syntes enligt de sakkunnigas mening vara tillräckliga för att åstadkomma en rationell och ändamålsenlig reglering av den yrkesmässiga trafiken utan förfång för redan förefintlig järnvägs- eller annan trafik. Att missförhållanden, som haft menliga påföljder särskilt för järnvägarna, det oaktat uppstått, ansågo de sakkunniga huvudsakligen vara att tillskriva, att de principer, varåt uttryck getts i

förordningen ävensom i de lagstiftande myndigheternas yttranden, icke under de första åren efter förordningens ikraftträdande i praktiken vunnit behörigt beaktande. De sakkunniga funno emellertid att härutinnan en betydande förändring under de senaste åren torde ha ägt rum. Sålunda anfördes i betänkandet:

Under de första åren efter ikraftträdandet av 1923 års författning torde det endast sällan hava förekommit, att vid prövning av ansökan om tillstånd till länstrafik någon hänsyn togs till »behövligheten och lämpligheten», vilket hade till följd att å många håll i landet uppkom en kategori av »halvyrkesmässiga» trafikutövare, vilka bedrovo trafiken huvudsakligen vid sidan av sin egentliga näring och å de tider, då denna medgav dem att verkställa körning, främst lördagskvällar och söndagar, samt ofta mot avgifter vida under fastställd taxa. För de verkliga yrkesutövarna medförde denna konkurrens allvarliga ekonomiska svårigheter. Det dröjde ej heller länge förrän dessa trafikutövare framställde yrkanden på, att tillstånd till länstrafik ej måtte meddelas till större antal än att de, som verkliga bedrovo trafiken som yrke, av densamma kunde erhålla sin ordentliga bärgning, tillhandahålla förstklassig materiel och i övrigt fullgöra sina förpliktelser.

De påtalade missförhållandena ha inom vissa län föranlett, att numera vid medgivande av tillstånd till länstrafik såsom regel hänsyn togs till behövligheten och lämpligheten, även om detta icke påkallas av särskilda omständigheter.

De sakkunniga hava ansett, att nämnda numera allt mer tillämpade praxis bör lagfästas. Detta de sakkunnigas förslag har emellertid icke föranlett endast för att skydda de verkliga trafikutövarna från mer eller mindre illojal konkurrens utan framför allt av hänsyn därtill, att en strikt tillämpning av de nuvarande bestämmelserna skulle förr eller senare komma att för allmänheten medföra stora risker och avsevärt förhindra en sund utveckling av den yrkesmässiga motortrafiken i vårt land.

Svenska järnvägsföreningen hade hos 1927 års motorfordons-sakkunniga hemställt, att till behovsprövningsbestäm-

melserna i 27 § 1 mom. av 1923 års förförordning måtte fogas följande föreskrifter:

Vid prövning av behövligheten och lämpligheten, enligt vad nu sagts, skall ur samhällsnyttans synpunkt vara det vägledande önskemålet att ävågbringa ett fullgott kommunikationsväsende utan onödigt stora ekonomiska uppoffringar. Särskilt skall beaktas, huruvida icke redan befintlig trafikled kan på tillfredsställande sätt och med väsentligen samma fördelar för allmänheten tillgodose trafikbehovet. Jämväl bör uppmärksammas, att icke genom en ny trafikled åstadkommes sådant avbräck i äldre trafikföretags rörelse, att allmänhetens utsikter till goda kommunikationer därigenom i längden förminskas.

Tillstånd till linjetrafik må, där så lämpligen ske kan, företrädesvis lämnas till för allmän trafik upplåten järnväg, vilketens trafikområde kommer att betjänas av linjetrafiken.

De sakkunniga anförde härom följande.

Vad angår den första i föreningens förslag upptagna punkten, torde denna icke i sak utsäga något nytt eller innebära någon nämnvärd skärpning av gällande bestämmelser. Föreningen har dock såsom stadgandets syftelmål angivit åstadkommande av en möjligast ensartad och fast praxis. Enligt de sakkunnigas mening är det icke lämpligt, att i författningen upptaga uttalanden, vilka närmast höra hemmana i motiveringen till densamma.

Vad beträffar förslaget att järnvägarerna skola lämnas viss företrädesrätt att driva linjetrafik inom sitt trafikområde, har föreningen framhållit, att det uppenbarligen ofta kunde vara av stort värde, om järnväg jämte sin övriga rörelse jämväl bedrovo yrkesmässig biltrafik för att därmed på ett allsidigare sätt kunna tillgodose viss trafik hela trafikbehov. En mera rationell och ekonomisk ordning torde ofta kunna åstadkommas, om järnvägs- och biltrafiken förenades till ett helt i en hand, än om vardera rörelsen drevs isolerad för sig. Självfallet borde dock järnvägen icke få taga hand om biltrafiken för att förhindra en eljest uppnåbar vidare utveckling av trafiken; att sådant missbruk icke skedde, hade emellertid länsstyrelsen lätt att övervaka. Icke heller kunde begäras, att järnväg utan särskil-

da skäl skulle få uttränga redan befintligt linjetrafikföretag. Här anförda synpunkter syntes delas av flertalet länsstyrelser men ej av alla. För att uppnå ensartad behandling vore det därför behövt, att själva förordningen lämnade en bestämd vägledning.

Att järnväg och jämväl annat äldre trafikföretag bör givas företräde till upprättande av nya automobillinjer inom dess trafikområde i de fall, då allmänhetens trafikbehov därigenom kan på ett bättre sätt tillgodoses än genom trafikens överlämnande åt ny företagare, är även de sakkunnigas mening. Att fastslå att en dylik företrädesrätt skall tillkomma vederbörande jämväl i andra fall, synes däremot icke stå i god överensstämmelse med de principer, varå författningen å förevarande område bygger, och ej heller vara lämpligt eller i sak riktigt.

I enlighet med sin i betänkandet framförda uppfattning föreslogo 1927 års motorfordonssakkunniga, att även i fråga om tillstånd till länstrafik behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken skulle prövas.

I *propositionen nr 121 till 1930 års riksdag* biträdde departementschefen de sakkunnigas förslag rörande behovsprövningens omfattning samt anslöt sig ävenledes till den av de sakkunniga uttalade uppfattningen om syftet med och omfattningen av regleringen av den yrkesmässiga trafiken. I enlighet med propositionen utfärdades *den 20 juni 1930* ny *motorfordonsförordning*, som ersatte 1923 års förordning om motorfordon. Den nya förordningen upptog tre slag av yrkesmässig trafik: *linjetrafik*, varmed såsom i 1923 års förordning förstods yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka, *stadstrafik*, varmed förstods sådan trafik inom viss stad, som ej var att hänföra till linjetrafik, samt *länstrafik*, varmed förstods yrkesmässig trafik, som ej var att hänföra till linje- eller stadstrafik. I förordningen inflöto vidare vissa bestämmelser om förarens arbetstid. Behovs-

prövningsstadgandet (i förordningens 27 § 2 mom.) erhöi följande lydelse:

Vid prövning av ansökan om trafiktillstånd skall hänsyn tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken.

Genom *förordning den 17 juni 1932* företogos vissa smärre förändringar i 1930 års motorfordonsförordning, vilka i fråga om den yrkesmässiga trafiken endast inneburo ett förtydligande av bestämmelserna om tillståndshavares rätt att utföra körning till ort utom trafikområdet.

Den lågkonjunktur, som inträdde i början av 1930-talet, åtföljdes av arbetslöshet, som i sin tur bl. a. ledde till en ökad exploatering av ännu ej helt utnyttjade förvärvsområden, däribland den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Euru den totala trafikvolymen i landet såsom en följd av det försämrade konjunkturläget avsevärt minskade, nyetablerade sig ett icke ringa antal, förut inom andra näringsgrenar verksamma personer såsom åkare. De gynnsamma möjligheterna till avbetalningsköp av lastbilar utan nämnvärd egen kapitalinsats bidrogo till denna utveckling. Vidare medverkade härtill den strukturförändring, som lastbilstrafiken i detta utvecklingsskede undergick. Tidigare hade denna trafik huvudsakligen omfattat lokalkörning, närmast av distributionskaraktär, med lättare lastbilar, medan nu tyngre lastbilar sattes in för transport av gods, som dessförinnan nästan uteslutande befordrats på järnväg eller i inrikes sjöfart. Trots att en omfattande trafikavledning från järnvägarna och sjöfarten härigenom ägde rum, uppstod en tillfällig överdimensionering av det yrkesmässiga lastbilbeståndet. Med det svaga ekonomiska underlag som åtskilliga av de nyetablerade åkarna hade och med deras därav delvis betingade svårigheter till ekono-

miskt sund fraktsättning och fullgod kundservice följde under en tid en ekonomisk kris inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken.

Även för järnvägarna och den inrikes sjöfarten ledde den trafikavledning, som den yrkesmässiga biltrafikens konkurrens medförde, till svårigheter. Närmast under intrycket härav anhöll 1932 års riksdag i skrivelse nr 364 hos Kungl. Maj:t, att en allsidig utredning måtte verkställas av frågan om åtgärder för att ernå en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål. I skrivelsen anförde riksdagen bl. a. följande.

Det är helt naturligt, att bilismens snabba genombrott i vårt land icke kunnat ske utan friktioner med de äldre trafikmedlen till lands och sjöss samt att brytningen mellan nytt och gammalt på samfärdselns område måst aktualisera en mängd olika problem av ingripande betydelse icke blott för de därav närmast berörda trafikföretagen utan även för samhället i dess helhet. Rubbingarna i tidigare bestående organisation av kommunikationsväsendet måste givetvis rent finansiellt sett göra sig gällande med så mycket större styrka, som dessa rubbingar framträtt, medan ännu de betydande kapitalinvesteringar, vilka de äldre kommunikationsmedlen krävt, till avsevärd del kvarstå oamorterade. Den starka konkurrensen från biltrafiken har också medfört, att betydande, i äldre samfärdsmedel nedlagda värden redan gått förlorade och att ytterligare värden stå på spel.

Med hänsyn till de alltmer framträdande svårigheterna hava starka krav från de äldre trafikföretagens sida blivit framförda på ingripande av statsmakterna i syfte att få till stånd en reglering av förhållandet mellan olika kommunikationsföretag. En hel del åtgärder av olika slag hava föreslagits och motiverats, utan att dock någon verklig klarhet vunnits beträffande frågan, hur en reglering med utsikt att ekonomiskt rädda de av bilkonkurrensen hotade företagen skall kunna genomföras. I själva verket torde det icke vara möjligt att ernå en fullständig överblick över hela det komplex av mycket invecklade problem,

som här föreligger, utan att en allsidig utredning i ämnet ägt rum.

Ehuru några bestämda direktiv för den ifrågasatta utredningen icke kunna eeller böra angivas, vill riksdagen icke underlåta att i detta sammanhang giva uttryck åt vissa allmänna synpunkter av huvudsakligen principiell innebörd.

Då kommunikationsmedlen äro avsedda att tjäna samhället i dess helhet och icke få anses vara självändamål, bör enligt riksdagens mening statens kommunikationspolitik syfta till att främja utvecklingen av sunda och för samhällslivet gagneliga kommunikationsorgan. I den mån ett kommunikationsmedel på grund av teknikens utveckling förlorat sin betydelse, så att dess uppgift bättre tillgodoses genom ett annat kommunikationsmedel, böra åtgärder icke tillgripas för att på konstlad väg öka dess livslängd. Härvid bör likväl ej förbises, att i särskilda fall samhällsintressen eller andra skäl kunna motivera ett stöd från det allmänna åt kommunikationsföretag, som eljest icke kunna ekonomiskt bestå.

I anslutning härtill vill riksdagen för sin del uttala, att lika litet som hinder böra uppställas för en fri utveckling av biltrafiken, i den mån den bedrives under sunda ekonomiska förhållanden — lika litet böra järnvägsföretag, vilka icke längre fylla en verklig samhällsuppgift, uppehållas genom bistånd från det allmänna eller genom undertryckande av konkurrerande samfärdsmedel. De fördelar i fråga om billiga taxor samt snabbare och bättre tillgodosedd trafik, som motorfordonen i vissa avseenden medfört för den trafikerande allmänheten och näringslivet, böra enligt riksdagens mening bevaras, i den mån så är möjligt utan risk för sönderbrytande av ett ordnat kommunikationsväsende. I och för sig bör det förhållandet, att det allmänna är ekonomiskt engagerat i järnvägsföretag, alltså icke utgöra tillräckligt skäl för att sådana företag skulle främjas genom restriktiva åtgärder mot biltrafiken.

Med den principiella inställning, riksdagen intager till den nu föreliggande frågan, måste riksdagen för sin del hysa starka betänkligheter mot en allmän, tvångsvis ordnad uppdelning av transportmängden på olika slag av transportföretag. Samhällets intressen torde i regel, och i den mån allmänna samhällsekonomiska skäl ej betinga undantag, vara bäst betjänta med en sådan

fri tävlan mellan de olika transportmedlen, att desamma erhålla den användning, för vilken deras naturliga förutsättningar och företräden göra dem mest ändamålsenliga.

Vad här anförts gäller emellertid endast under den uttryckliga förutsättningen, att de fördelar, vilka ernås genom en viss trafik, verkligen vila på varaktig ekonomisk grund. Det torde i sådant avseende bland annat bliva utredningens uppgift att ådagalägga, i vad mån osund konkurrens är för handen, samt att utfinna botemedel där emot. Förekomsten av osund konkurrens i den bemärkelse, som här avses — nämligen att företag utan hänsyn till affärsmässiga synpunkter underbjuda varandra endast för att under längre eller kortare tid kunna nödtorftigt uppehålla driften — innebär fara för att de konkurrerande företagens ekonomi å ömse håll undergräves och kommunikationsväsendet i sin helhet allvarligt skadas.

Över huvud taget är det önskvärt, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen sker under förhållanden, som lämna samma möjlighet för samtliga parter till fri tävlan. Vad särskilt beträffar biltrafiken, synes det böra undersökas, huruvida denna trafik bär alla de kostnader för vägväsendet m. m., som rätteligen böra åvila densamma. Å andra sidan bör övervägas, huruvida icke järnvägarna genom lämpliga jämkningar i nu gällande författningsbestämmelser och andra föreskrifter kunna beredas möjligheter till en mera smidig anpassning efter det förändrade läge, som inträtt genom uppkomsten av bilkonkurrensen. Åtgärder i sist angivna riktning skulle bl. a. underlätta genomförandet av förenkling i järnvägarnas organisationsformer och rationalisering av deras drift.

Av i ärendet föreliggande handlingar har synts framgå, att den osunda konkurrensen mellan olika trafikföretag skärpts genom den starka stegring av antalet biltrafikrättigheter, särskilt för lasttrafik, som ägt rum under de senare åren, samt genom att lämnade tillstånd utnyttjas på ett annat sätt än från början torde hava varit avsett, ävensom att dessa omständigheter äro en viktig orsak till vissa nu rådande mindre tillfredsställande förhållanden. Därest transportorganisationen genom bilföretagens snabba tillväxt blivit för stor i förhållande till transportbehovet, synas åtgärder böra vidtagas för utjämning av trafikrättigheternas antal till rimligare propor-

tioner. För vinnande av detta syfte torde, på sätt från olika håll föreslagits, strängare regler för beviljande av trafiktillstånd böra övervägas, dock utan att härigenom tendenser till monopolbildning eller handel med trafikrättigheter befrämjas.

Med avseende å de sist berörda frågorna vill det synas, som om den av riksdagen förordade utredningen i första hand borde till omedelbar prövning upptaga frågan om tillämpningen av motorfordonsförordningens bestämmelser beträffande beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik. Härvid bör undersökas dels huruvida begränsning av befintliga tillstånd till yrkesmässig trafik erfordras, dels ock vilka åtgärder som kunna påkallas för ernående av en mera effektiv prövning av ansökningar om nya sådana tillstånd. — — — Jämväl torde frågan om åtgärder för ett noggrannare iakttagande av motorfordonsförordningens föreskrifter om maximihastighet, maximibelastning, arbetstidens längd för bilförare m. m. böra göras till föremål för övervägande i detta sammanhang.

Den i anledning av riksdagsskrivelsen tillsatta *1932 års trafikutredning* inriktade i enlighet med lämnade utredningsdirektiv i första hand sitt arbete på en undersökning av tillämpningen utav vissa, den yrkesmässiga biltrafiken berörande bestämmelser i 1930 års motorfordonsförordning och framlade *den 22 december 1932 ett delbetänkande med förslag till ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen*. Med vissa ändringar och tillägg upptogs trafikutredningens förslag i *propositionen nr 193 till 1933 års riksdag*. Propositionen innehöll i huvudsak följande.

Någon allmän begränsning av redan beviljade trafiktillstånd fann sig departementschefen i likhet med trafikutredningen icke kunna i det förevarande sammanhanget förorda.

Under begreppet linjetrafik föreslogs skola falla ej endast trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka utan jämväl trafik, som regelbundet bedrevs mellan vissa orter, även om densamma framginge å olika vägsträckor.

Beträffande prövningen av ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik hade trafikutredningen funnit anledning uppmärksamma frågan, huruvida den behovsprincip, som motorfordonsförordningen enligt förarbetena till densamma åsyftade att uttrycka, därstädes framträdde med tillräcklig tydlighet. I och för sig vore enligt utredningens uppfattning den korta anvisningen i 27 § 2 mom. motorfordonsförordningen, enligt vilken gällde, att vid prövning av ansökan om trafiktillstånd hänsyn skulle tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken, föga upplysande, så länge icke tillika framginge något om de synpunkter, ur vilka trafikens behövlighet och lämplighet skulle prövas. Behovsprincipen hade ej heller vid författningens tillämpning blivit med eftertryck hävdad. Utredningen hade därför föreslagit en skärpning av den ifrågakomna bestämmelsens avfattning och anförde:

I huvudsak åsyfta vi att därigenom understryka nödvändigheten av en noggrann behovsprövning — prövningen då tänkt i främsta rummet ur det allmännas och icke ur intressenternas synpunkt. Ur det allmännas synpunkt kan åter behov av nytt tillstånd icke anses föreligga, därest icke det ifrågasatta trafikföretaget väntas tillgodose trafikbehov, som icke kan fyllas med anlitande av befintliga transportmöjligheter. Härvid torde uppenbarligen hänsyn böra tagas icke allenast till den i ett visst ögonblick aktuella trafiktillgången utan även till de utvecklingsmöjligheter befintliga trafikföretag äga, t. ex. genom insättande av tätare automobil- eller tågturer o. dyl., därest en dylik utveckling med vissnet kan förväntas.

Departementschefen fann också i propositionen en strängare tillämpning av behovsprövningen böra åvägabringas. 27 § 2 mom. första stycket motorfordonsförordningen föreslogs därför få följande lydelse:

Ej må trafiktillstånd meddelas, därest

ej den ifrågasatta trafiken finnes behövlig med hänsyn till redan befintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig.

Vidare föreslogs skärpta trafikkområdesbestämmelser samt en utvidgning av körplikten.

I nära överensstämmelse med propositionen utfärdades den 14 juni 1933 förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen.

Slutligt förslag till förordning angående allmän automobiltrafik (SOU 1935:12) framlades på våren 1935 av 1932 års trafikutredning. Utredningen anförde bl. a. följande.

Den viktigaste orsaken till den nuvarande krisen på kommunikationsväsendets område är, sett ur den synvinkel, från vilken densamma i detta sammanhang betraktas, i korthet att fördelningen av trafiken mellan de konkurrerande transportmedlen för närvarande sker huvudsakligen på grundval av transportpriset. Priset, som eljest i regel nästan överallt i det ekonomiska samhällslivet är ägnat att utjämna tillfälliga rubbningar och att i övrigt låta det företag, som bäst tillgodoser konsumenterna—allmänhetens intressen, bliva bestående, lämpar sig emellertid icke såsom grund för den för samhället lämpligaste fördelningen vid valet mellan de båda transportmedlen. Detta pris uppbygges på grundval av vartdera trafikmedlets kostnader. Kostnaderna äro för båda transportmedlen dels fasta dels föränderliga. Järnvägens kostnader äro till övervägande del fasta, biltrafikens däremot till större delen föränderliga. Då trafikkunden till ett lägre pris än järnvägens anlitar biltrafiken, gör han visserligen en besparing i det honom närmast debiterade fraktbeloppet. Samtidigt går emellertid det allmänna och därmed — i förut angiven utsträckning — skattebetalarna miste om det bidrag till täckande av järnvägens fasta kostnader, som anlitaudet av järnvägarna skulle hava medfört. Denna det allmännas förlust är, bortsett från trafiken på de kortaste distanserna, vida större än den vinst för trafikanten, som skapats genom sänkning av de nominella frakterna, och därigenom skapas i sista hand även en förlust för samhället. Storleken av denna förlust tenderar att ständigt växa;

för varje fall innebär det nu tillämpade systemet för reglering av konkurrensen mellan trafikmedlen intet, som är ägnat att effektivt begränsa densamma.

Det allvarsammaste i den nuvarande situationen från samhällsekonisk synpunkt sett är dock icke de i och för sig mycket stora förluster, som därigenom redan tillskyndats det svenska samhällets ekonomi, utan perspektivet av den kommande utvecklingen. Därest icke en fullständig brytning sker med det nuvarande systemet, måste nämligen de för det allmänna redan inträdda förlusterna komma att alltjämt ökas. Så länge järnvägarna nödgas att i sitt transportpris söka täckning såväl för fasta som föränderliga kostnader, torde järnvägarnas nominella priser i avsevärd utsträckning komma att ligga över biltrafikens nominella priser och trafikavledningen från järnvägarna på grund därav också fortsätta.

I någon mån kan visserligen järnvägarnas motståndskraft mot en sådan utveckling stärkas genom tekniska och organisatoriska förbättringar, som också i stor utsträckning ägt rum; men i längden äro, så länge det nuvarande systemet för biltrafiken i huvudsak kvarstår oförändrat, de båda trafikmedlens förutsättningar i konkurrenskampen för ojämn. Bortsett från tillfälliga svängningar är det — om icke nya tekniska förbättringar eller andra nu okända omständigheter änyo omkasta konkurrensförutsättningarna — att vänta, att resultatet av denna utveckling skall visa sig först i försämrade driftsresultat för järnvägarna och — i den mån det allmänna på grund härav omedelbart beröres eller i sinom tid måste stödjande ingripa — i en ökad belastning på skattebetalarna. Skulle på grund härav de bidrag, som från det allmännas sida krävas, komma att växa till sådana belopp, att det icke kan ifrågasättas att helt lägga dem på skattebetalarna, lär det bliva nödvändigt att söka öka järnvägarnas inkomster. En, om än oviss möjlighet därtill torde ligga i tariffhöjningar för sådana transporter, vilka ännu icke äro utsatta för allvarligare konkurrens från andra trafikmedel, såsom t. ex. persontransporter å långa eller medellånga förbindelser samt vissa transporter av massgods.

Hittills har emellertid från samhällsekonisk synpunkt sett den motsatta utvägen,

nämligen taxenedsättningarnas, varit det förnämsta medlet för att söka mildra olägenheterna av den nuvarande bristfälliga organisationen av samhällets trafikapparat. I längden är emellertid denna väg oframkomlig; den innebär att järnvägarna i växande omfattning avstå från och på skattebetalarna överflytta täckandet av de fasta kostnaderna. Så stora som de belopp äro, med vilka man i detta sammanhang har att räkna, måste dock bärandet av erforderligt bidrag till dessa kostnader komma att innebära en obillig börda å skattebetalarna.

Det förnämsta medlet för åstadkommande av förbättrade praktiska och ekonomiska förhållanden på transportväsendets område är därför enligt vår mening en ändamålsenlig *arbetsfördelning* eller med andra ord en riktig organisation av samhällets trafikapparat, såsom helhet betraktad. En sådan fördelning får icke uppfattas såsom företagen i något visst trafikmedels intresse eller såsom riktad mot något visst trafikmedel. Syftet med densamma är i första hand att, så vitt möjligt, inrikta varje trafikmedel på ombesörjande av de transporter, som det i samhällets gemensamma intresse kan med större fördel än ett annat trafikmedel utföra, samt bör vidare innebära garantier för att transporterna ske till sådana priser och under sådana förhållanden, att övriga delar av den för samhället i dess helhet nödvändiga trafikapparaten icke skadas, eller med andra ord så, att det blir möjligt att upprätthålla ett kommunikationsväsen, som med lägsta möjliga kostnad tillgodoser hela samhällets behov.

Den samhällsekoniskt riktiga fördelningen av transportuppgifterna kommer till stånd, om för varje fall det transportmedel anlitas, som kan verkställa den ifrågavarande transporten med *lägsta föränderliga kostnad*. Då nämligen de fasta kostnaderna för de befintliga trafikmedlen för varje fall äro ofrånkomliga, kan en reell besparing av transportkostnaderna göras endast genom att de föränderliga kostnaderna minskas så mycket som möjligt. Samhällsekonisk fördyring innebär det å andra sidan, oavsett vad trafikkunden betalar, om transporter ombesörjas av ett trafikmedel, som arbetar med högre föränderliga kostnader än ett annat. Den ekonomiskt riktiga orga-

nisationen av samhällets trafikapparat är därför den, som leder till nyss angivna fördelning av trafikuppgifterna.

Tillämpat på förhållandet mellan järnvägar och bilar innebär detta, att automobiltrafiken i allmänhet bör givas företräde ifråga om transporter på kortare avstånd, järnvägarna däremot på längre. Särskilt ifråga om godstransporter gäller nämligen, att, då järnväg anlitas, relativt höga, till föränderliga kostnader hänförliga terminalkostnader uppkomma till följd av att anslutande biltransporter i regel måste äga rum såväl till inlastnings- som från avlastningsstationen. I förening med den på järnvägstransporten fallande andelen av föränderliga kostnader göra dessa, att de föränderliga kostnaderna för dylika transporter på kortare sträckor ställa sig högre vid anlitan av järnväg än vid bil. På längre sträckor kommer däremot, till följd av att biltrafikens föränderliga kostnader stegras kraftigare med avståndet än järnvägens, förhållandet att bliva motsatt.

Efter att ha framhållit, att de säkerhets- och ordningssynpunkter, som från början varit utslagsgivande för regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken, fått med åren tråda tillbaka för samhällsekonomiska synpunkter, anförde utredningen vidare:

Anledningen till detta förändrade betraktelsesätt och därmed även till de försök till att ur samhällsekonomisk synpunkt reglera denna trafik, som över praktiskt taget hela den civiliserade världen gjorts, är otvivelaktigt den kris, som under senare år såväl i detta som i andra länder drabbat de olika kommunikationsmedlen och därvid i alldeles särskild grad järnvägarna.

Emellertid skulle man enligt vår uppfattning överblicka endast en ringa del av trafikproblemets verkliga innebörd, om man såsom egentligt motiv till ett försök till reglering därav såge kommunikationsföretagens kris. En sådan kris behöver i och för sig icke vara något symptom på att den försiggående utvecklingen på trafikväsendets område påkallar samhälleliga åtgärder i syfte att giva utvecklingen ett annat förlopp, än det synes vilja taga. Ej heller skulle i och för sig förhandenvaron av aldrig så blomstrande affärer för kommunikationsföretagen vara ett tecken på sunda förhållanden inom trafikväsendet, d. v. s.

på att samhällets trafikbehov blivit tillgodosett på det sätt, som bäst motsvarar dess medlemmars intressen och behov. Det verkliga trafikproblemet ligger nämligen djupare än så; det innefattar icke i första hand frågan om trafikmedlens tillstånd utan om en ändamålsenlig behovstäckning. Det verkliga motivet för och det verkliga ändamålet med en statlig reglering på detta område måste vara att söka åstadkomma den från samhällets synpunkt sett fördelaktigaste och mest ändamålsenliga trafikapparat. Vid sidan av detta problem ter sig uppgiften att för de särskilda trafikutövarna eller för de särskilda organ som bedriva eller av samhället anförtrots bedrivandet av viss del av trafikuppgifterna såsom en visserligen i och för sig viktig men dock underordnad del av uppgiften.

Det av trafikutredningen framlagda förslaget lämnade i stort sett principerna för dåvarande reglering av den yrkesmässiga biltrafiken för personbefordran orubbade. I fråga om godsbefordringen innebar förslaget i huvudsak följande.

Den yrkesmässiga lastbilstrafiken skulle uppdelas i två huvudgrupper: närgodstrafik och fjärrgodstrafik (eller beträffande linjefrafiken respektive närgodslinje- och fjärrgodslinjefrafik).

Rätt till *närgodstrafik* skulle tillkomma dels dåvarande utövare av stads- och länsstrafik, som anmält sig vilja begagna nämnda rätt, dels de yrkesutövare, som efter det nya systemets införande erhöle tillstånd att bedriva sådan trafik. Innehavare av tillstånd till närgodstrafik skulle äga att ombesörja godstransporter inom ett närtrafikområde, vars storlek ej finge understiga ett linjerätt avstånd av 30 km från stationsorten räknat och som skulle bestämmas av länsstyrelsen i det län, där stationsorten vore belägen.

Prisbildningen skulle inom närgodstrafiken vara fri nedåt, men uppåt begränsas av maximitaxa. Däremot skulle en fastare prisbildning, än vad som vid dåvarande tidpunkt vanligen förekomme stödjas genom att i lämplig omfattning gemensamma beställningskontor och andra för yrkesutövarna gemensamma anordningar till trafikens ordnande legaliserades.

Vad *fjärrtrafiken* angår, skulle jämväl de i densamma förekommande transporter

ombesörjas av närtrafikutövarna. Enär fjärrtrafiken i regel utövades i konkurrens med andra trafikföretag, företrädesvis järnvägarna, vilka för samhället vore av minst samma betydelse som biltrafiken, borde fjärrtrafiken underkastas samma skyldighet som järnvägarna att verkställa transporter enligt en fast taxa, fastställd av samma myndighet som fastställde taxan för järnvägarna, nämligen Kungl. Maj:t. För att denna taxa skulle kunna upprätthållas, vore det, då densamma skulle gälla för ett stort antal eljest konkurrerande trafikutövare, icke nog med att föreskriva taxan till efterrättelse; särskilda organ med uppgift att övervaka och svara för taxans tillämpning måste införas. På dessa organ, benämnda *fjärrtrafikutövare*, skulle samtidigt läggas skyldighet att gentemot allmänheten svara för att bilar i fjärrtrafik städse funnos att tillgå mot den bestämda taxan, så att fjärrtrafiken icke, med åsidosättande av allmänhetens intressen, inriktades allenast på de transportuppgifter, som med hänsyn till vederbörande fjärrtrafikutövarnes egna intressen vore att föredra. Fjärrtrafiken borde, till främjande av ett rationellt utnyttjande av redan meddelade trafiktillstånd, utföras av befintliga närtrafikutövare, och fjärrtrafikutövare förutsattes för detta ändamål skola träffa avtal antingen med erforderligt antal närtrafikutövare eller, mera sannolikt, med närtrafikutövarnas gemensamma beställningskontor eller med större organisation av närtrafikutövare, varigenom dessa åtog sig att mot bestämd ersättning, på rekvisition av fjärrtrafikutövaren, ställa bilar till förfogande för utförande av fjärrgodstransporter. Allenast därest icke bilar genom sådant avtal kunde erhållas, skulle fjärrtrafikutövare äga att, efter särskilt medgivande av central trafikmyndighet, med egna bilar ombesörja fjärrtrafiken. För att så mycket som möjligt garantera, att fjärrtrafikföretagen icke genom inbördes konkurrens tvingades att frånga taxan och för att i övrigt skapa en fast organisation av fjärrtrafiken, borde landet indelas i endast två eller i varje fall ett fåtal fjärrtrafikområden, och rätten till fjärrtrafik borde lämnas allenast ett företag inom varje område, vilket företag alltså skulle ha uteslutande rätt att ombesörja därifrån utgående transporter i fjärrtrafik. Tillståndet borde lämnas allenast företagare, vilka såsom utövare av järnvägs-, ångbåts- eller biltrafik

eller på grund av andra särskilda förhållanden kunde anses äga erforderliga förutsättningar för organiserande och bedrivande av fjärrtrafik. Fjärrtrafiken skulle icke vara bunden vid några begränsningar i fråga om avståndet.

1932 års trafikutrednings förslag granskades och överarbetades av 1936 års *trafiksakkunniga*, vilka på våren 1936 framlade betänkande (SOU 1936:20) med förslag i anledning av granskningen. De sakkunniga anförde bl. a. följande.

Vid varje förutsättningslös och allsidig utredning rörande förhållandet mellan samfärdselns olika grenar ställes man inför den fundamentala principfrågan, huruvida en auktoritativ reglering av samfärdseln och särskilt av den yrkesmässiga biltrafiken överhuvud är behövlig och nyttig, eller om icke fastmer den mest rationella kommunikationspolitiken vore att avskaffa alla tyngande bestämmelser och låta trafikföretagen arbeta under i möjlig mån fri konkurrens.

Denna fråga torde emellertid för närvarande vara av uteslutande teoretiskt intresse, i praktiken synes densamma vara för överskådlig tid avgjord icke blott i Sverige utan i praktiskt taget alla till den västerländska kulturkretsen hörande länder. I alla dessa länder har man i det längsta låtit bilismen arbeta under former, som nära ansluta sig till dem, som av vissa den fria konkurrensens talesmän förordas för samfärdseln i dess helhet. — Och först då de ödesdigra verkningarna av denna frihet blivit för var och en uppenbara och reaktionen tillräckligt stark för att övervinna allmänhetens instinktiva motvilja mot restriktioner, har man börjat söka sig fram till förhållanden, där friheten i viss mån fått träda tillbaka för kravet på mera översiktligt ordnade förhållanden.

I första hand är det obestriddigen hänsynen till övriga grenar av samfärdseln, som härvid gjort sig gällande. I vårt land uttalade riksdagen i den skrivelse av år 1932, nr 364, genom vilken begäran om utredning av trafikspörsmålen framställdes,

»att det vore önskvärt, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen skedde under förhållanden, som lämnade samma möjligheter för samtliga parter till fri tävlan».

Om någon sådan fri tävlan kan emeller-

tid för samfärdsels del icke vara tal, så länge järnvägarna äro underkastade en långt gående reglering i samhällshushållningens tjänst, medan biltrafiken till största delen arbetar under väsentligt friare former.

Under framhållande av att en förnuftig konkurrens inom samfärdseln vore oavvislig medan en oinskränkt konkurrens för stat, folkhushåll och trafikföretagen själva skulle vara helt fördärlig, anslöto sig de trafiksakkunniga till principen om en uppdelning av den yrkesmässiga lastbiltrafiken i när- och fjärrtrafik samt uppdragandet av administrationen och kontrollen över fjärrtrafiken åt särskilda fjärrtrafikutövare. De sakkunniga ansågo nämligen icke uteslutet att, om ingen ändring åstadkommes, kunde nästa kris medföra en betydande och definitiv förlust av järnvägskapital med därav föranledda konsekvenser även för stora grupper av trafikanter och för det allmänna. Beträffande gränsdragningen mellan när- och fjärrtrafik förordade de sakkunniga emellertid, att en dubbel bestämning infördes, nämligen så, att en transport i närgodstrafik karakteriserades därav, att den dels icke överstege en viss transportlängd (*närtrafikavstånd*), dels fölle inom ett visst, för närtrafikutövaren anvisat *närtrafikområde*, vilket förutsattes komma att tillmätas så, att trafikutövaren städe bereddes tillfälle utöva närgodstrafik inom det naturliga handels- och omsättningsområde, i vilket hans stationsort vore belägen. För varje fall borde dock icke — utom i det inre Norrand — närtrafikavstånd eller avstånd från stationsort till närtrafikområdets gräns överstiga 100 km. Beträffande fjärrtrafikens organisation framhöllo de trafiksakkunniga, att 1932 års trafikutrednings förslag icke i tillräcklig grad anvisade utövarna av yrkesmässig biltrafik eller av dem bilda-

de organisationer såsom dem, vilka i första hand borde ifrågakomma såsom fjärrtrafikutövare, utan tvärtom räknade med möjligheten och måhända syntes vilja befrämja, att även andra organisationer eller med biltrafiken i viss mån konkurrerande trafikföretag i detta avseende bleve ledande. Enligt de sakkunniga borde främst den organisationsformen ifrågakomma, att tillstånd till bedrivande eller, rättare sagt, organiserande av fjärrtrafik företrädesvis lämnades organisationer av trafikutövare, därest de syntes erbjuda tillräckliga garantier för att tillfredsställande besörja trafiken. Ett fjärrtrafikdistrikt borde utgöra en sammanhängande bygd och i regel icke understiga ett län.

I huvudsaklig anslutning till 1936 års trafiksakkunnigas förslag framlades genom *propositionen nr 161 för 1936 års riksdags yttrande* förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil. I propositionen anförde departementschefen bl. a. följande.

Med sin i olika avseenden större rörelsefrihet har den yrkesmässiga biltrafiken riktat kännbara angrepp mot järnvägarnas tidigare ställning. I den mån detta lett till att järnvägarna tvingats — och med fortsättande av sin verksamhet även förmått — att mera ändamålsenligt anpassa sig efter trafikens och allmänhetens krav, kan den sålunda inledda konkurrensen sägas ha haft övervägande goda verkningar. Men järnvägarna ha drivits än längre, och i sin strävan att bevara eller återförvärva kundkretsen föranletts till taxenedsättningar, som i många fall ekonomiskt underminerat företagets bestånd. För att behålla och om möjligt utöka sina vunna områden har biltrafiken och dess företagare likaledes pressat sina taxor allt längre ned, med påföljd att, som också i utredningarna framhållits, det ekonomiska och sociala läget för de inom denna transportverksamhet syssetsatta måste anses vara allt annat än tillfredsställande. Det lider intet tvivel om, att detta tillstånd, om det får obehindrat fortsätta, kommer att leda till ökade svårigheter för flera av de enskilda järnvägsföreta-

gens bestånd och till fortsatt försämring av de ekonomiska och andra villkor, som erbjudas de i biltrafiken sysselsatta. En dylik fortsatt utveckling kan icke tjäna något berättigat intresse.

Om med hänsyn till det nu anförda det kan anses påkallat, att staten vidtager de reglerande åtgärder, som ett allmänt intresse påfordrar, men å andra sidan sådana ingrepp böra undvikas, som syfta till en konstlad uppdelning av transportmängden eller till ett ensidigt gynnande av det ena trafikmedlet på det andras bekostnad, så återstår utvägen, att såvitt möjligt åstadkomma sådana förhållanden, att de olika trafikmedlen lämnas samma möjligheter till fri tävlan. Detta kan åter huvudsakligen ske på två olika vägar: antingen genom att i allt väsentligt likställa järnvägarna med bilarna eller genom att underkasta bilarna i huvudsak samma förpliktelser som järnvägarna. Det förra skulle för järnvägstrafikens del betyda eftergift helt eller delvis från skyldigheten att ombesörja regelbunden trafik, att hålla fasta taxor och att utföra även sådana transporter, som icke vore för järnvägen särskilt förmånliga. En sådan lösning skulle emellertid komma att medföra så genomgripande och oberäkneliga verkningar för vårt lands näringsliv, att den icke på något ansvarigt håll ifrågasatts. Det återstår då blott det andra alternativet, som innebär, att det även för biltrafikens del föreskrives tillämpning av en skälig, av offentlig myndighet fastställd taxa och en transportskyldighet av mera reell innebörd, än den, som för närvarande föreligger.

Det nu föreliggande förslaget bygger på sistnämnda alternativ, men avser likväl icke att genomföra detsamma till dess yttersta konsekvenser genom att låta nyss nämnda förpliktelser gälla för hela yrkesmässiga trafiken med lastbilar. Tvärtom avses att genom uppdelning av denna trafik i när- och fjärrtrafik möjliggöra att ställa den del av lastbilstrafiken, nämligen närtrafiken, som, i det den rör sig på automobilens primära och mest betydande verksamhetsfält, fyller en uppgift, som icke kan ombesörjas med samma fördel av något annat trafikmedel, utanför nyssnämnda förpliktelser. Allenast till den del den yrkesmässiga lastbilstrafiken bedrivs på längre avstånd och därvid så gott som undantagslöst under konkurrens med de övriga trafikmedlen äro nyssnämnda förpliktelser avsedda att bli va gällande.

På hemställan av *andra lagutskottet*, som behandlade propositionen samt ett flertal i anledning därav väckta motioner, anmälde riksdagen i skrivelse nr 419 till Kungl. Maj:t, att riksdagen vid granskning av det vid propositionen fogade författningsförslaget icke funnit detsamma böra läggas till grund för lagstiftning i ämnet. I sitt ifrågasvarande *utlåtande*, nr 54, vilket i denna del godkändes av riksdagen, anförde andra lagutskottet bl. a. följande.

Teknikens fortsatta framsteg komma med all sannolikhet att ytterligare höja bilarnas användbarhet. Det måste anses vara ett samhällsintresse, att ett effektivt utnyttjande av den tekniska utvecklingen icke genom statliga åtgärder omöjliggöres eller väsentligt försvåras. Vad som i samhällets intresse synes önskvärt är en ökad och ej minskad rörlighet i varudistributionen.

Då 1932 års riksdag i skrivelse till Kungl. Maj:t anhöll om en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart, befann sig landets järnvägsväsen i en allvarlig ekonomisk kris, som man var benägen att i främsta rummet tillskriva konkurrensen från motortrafikens sida. Det har emellertid visat sig, att med det förbättrade allmänna konjunkturläget följt en stegring även av järnvägarnas trafik och inkomster, trots att motortrafiken samtidigt starkt utvecklats. För åren 1934 och 1935 lämnade sålunda såväl statens järnvägar som privathanorna, de senare betraktade som enhet, ett ej oansenligt driftöverskott. Den jämförelsevis hastiga återhämtningen efter krisen, som avspeglar sig i järnvägarnas driftresultat för nämnda år, synes, såsom bland andra generalpoststyrelsen framhållit, giva anledning till antagande, att farhågorna för att automobiltrafiken skulle äventyra järnvägarnas existens, åtminstone i fråga om de viktigare bland dem, varit betydligt överdrivna.

Utskottet övergår härefter till en granskning av vissa principer för den föreslagna regleringen.

I propositionen bibehålles den uppdelning av den yrkesmässiga godstrafiken i närtrafik och fjärrtrafik med väsentligt skilda villkor, vilken såsom framgår av utskot-

tets redogörelse, utgjorde en av kärnpunkterna i trafikutredningens förslag och i något förändrad form upptogs av 1936 års sakkunniga. Mot en sådan klyvning av transporter på olika avstånd ha mycket starka invändningar gjorts i ett flertal utlåtanden över trafikutredningens förslag. Enligt § 25 i Kungl. Maj:ts förslag skall närtrafikområdet i regel utgöra det handels- och transportområde, till vilket stationsorten närmast är att hänföra. Närtrafikavstånd eller avstånd från stationsort till närtrafikområdes gräns må utom i vissa delar av Norrland icke överstiga 10 mil. Utskottet vill till en början erinra, att de på en plats eller inom ett visst område befintliga industri-, hantverks- eller handelsföretagen i stort sett torde ha väsentligt skiftande handelsområden, varför några enhetliga handelsområden endast i ringa utsträckning torde finnas. Utskottet vill vidare fästa uppmärksamheten på att några minimimått för närtrafikområden och närtrafikavstånd ej angivas i förslaget, vilket måste väcka betänkligheter. Därest en lagstiftning i enlighet med propositionens förslag komme till stånd, skulle på grund av närtrafikområdenas snäva begränsning som fjärrtrafik i betydande utsträckning betecknas och behandlas en mängd transporter, vilka äro av tämligen lokal karaktär. Härigenom skapas i själva verket två former av fjärrtrafik, nämligen dels de egentliga långfärderna, för vilka för närvarande särskilt kraftiga vagnar huvudsakligen komma till användning, dels sådan mera lokalt betonad trafik, i vilken med fördel torde kunna användas samma vagnar som i närtrafik. Någon tillfredsställande utredning angående trafikvolymen i närtrafik och i fjärrtrafik föreligger ej, varför följderna av den ifrågasatta regleringen redan av detta skäl synas svåra att överblicka.

Enligt utskottets mening torde det med hänsyn till förslagets syfte att reglera konkurrensförhållandet mellan järnvägstrafik och yrkesmässig automobiltrafik finnas anledning befara, att vid bestämmandet av taxorna för fjärrtrafiken större hänsyn kommer att tagas till motsvarande järnvägstaxor än till lastbilstrafikens självkostnader. En sådan taxesättning komme sannolikt att försvåra automobilens fortsatta utveckling som ett självständigt transportmedel med säregna företräden och medföra ökade bördor för allmänheten och näringslivet.

Det synes kunna ifrågasättas, huruvida den föreslagna regleringen av den yrkesmässiga trafiken verkligen är ägnad att i avsedd omfattning befördra den åsyftade utjämningen i konkurrensen mellan järnväg och automobil. Den sannolika utvecklingen torde bliva, att en mycket betydande del av den trafikavledning från den yrkesmässiga lastbilstrafiken, som vore att förvänta, icke kommer järnvägarna till godo utan övertoges av bilar, vilka ägas av trafikanterna. En skärpt lagstiftning om den yrkesmässiga biltrafiken måste följas av en ansvällning av den enskilda bilparken. Utskottet vill erinra, att redan för närvarande omkring 60 procent av lastbilsbeståndet står utanför den yrkesmässiga trafiken. Den utveckling, som sålunda kan väntas följa av den föreslagna regleringen, skulle i olika hänseenden medföra mindre önskvärda konsekvenser. Det har från olika håll uttalats, att samhällets samlade trafikapparat är för vidlyftig i förhållande till sina arbetsuppgifter och att därför en sund samhällsekonomi fordrar en minskning av denna apparat. Detta missförhållande skulle sannolikt ökas i stället för minskas, om transportuppgifter, vilka för närvarande ombesörjas av den yrkesmässiga automobiltrafiken, övertoges av trafikanternas egna lastbilar, vilka som regel icke utnyttjas i samma grad som lastbilar i yrkesmässig trafik.

Följderna på arbetsmarknaden av den föreslagna trafikregleringens genomförande torde vara svåra att överblicka. Den yrkesmässiga trafiken bereder direkt eller indirekt ett synnerligen stort antal arbetstillfällen. Departementschefen har gjort gällande, att föreliggande förslag bland annat åsyftar att förbättra det ekonomiska läget för dem, som sysselsättas inom den yrkesmässiga trafiken. Då åtskilliga av dessa säkerligen leva under besvärande ekonomiska förhållanden, skulle enligt utskottets mening en förbättring av de ekonomiska villkoren för ifrågavarande yrkesgrupper vara önskvärd. Det torde emellertid kunna dragas i tvivelsmål, att en sådan utveckling skulle främjas av den ifrågasatta regleringen, vilken torde komma att nedsätta den yrkesmässiga trafikens konkurrenskraft, samt därigenom synnerligen menligt inverka på uppdragsfrekvensen. En minskad sysselsättning inom den yrkesmässiga trafiken och närstående yrkesgränar skulle vara att befara. Den ökning av den enskilda

lastbilstrafiken på den yrkesmässiga trafikens bekostnad, som vore att emotse, torde vidare föra med sig, att självständiga företagare förvisas från marknaden för att i viss utsträckning ersättas med anställda. Detta måste ur social synpunkt anses föga lyckligt.

Enligt utskottets mening tala starka skäl för att åtgärder vidtagas i syfte att söka rationalisera landets splittrade järnvägsväsen och därigenom skänka järnvägarna ökad konkurrenskraft. Efter en allmän taxerevision och eventuella andra åtgärder inom järnvägsväsendet torde den yrkesmässiga automobiltrafiken utan otillbörligt men för järnvägarna kunna lämnas större rörelsefrihet än vad Kungl. Maj:t i förevarande proposition ansett möjligt.

Vid den kritik, som utskottet riktat mot Kungl. Maj:ts förslag har utskottet givetvis ingalunda förbisett, att den yrkesmässiga automobiltrafiken kräver reglerande åtgärder. Utskottet ser i ett klokt handhavande av tillståndsgivningen ett av de främsta medlen för att nå sunda förhållanden på transportmarknaden. Enligt utskottets mening bör en verklig behovsprövning äga rum i varje särskilt fall och tillstånd icke lämnas till yrkesmässig trafik i andra fall eller för längre tid än som kan anses sakligt motiverat. En viss centralisering av tillståndsgivningen synes med hänsyn till vikten av enhetlighet vara önskvärd.

I den tidigare omnämnda skrivelsern nr 419 hemställde 1936 års riksdag om fortsatt beredning av det förevarande ärendet under beaktande av vad andra lagutskottet anfört. I enlighet härmed tillsattes 1936 års trafikutredning, vars år 1938 framlagda förslag (SOU 1938: 59) i huvudsak upptogs i propositionen nr 115 till 1940 års riksdag och kom att utgöra grundval för den gällande förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (yrkestrafikförordningen), vilken trädde i kraft den 1 juli 1941. I direktiven för utredningens arbete anfördes bl. a. följande.

Ett klokt handhavande av tillståndsgivningen torde vara ett av de främsta med-

len för att ernå sunda förhållanden på transportmarknaden. En viss centralisering av tillståndsgivningen syntes därvid ägnad att underlätta behovsprövningen. Vid den fortsatta utredningen rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken borde också i första hand undersökas, i vad mån efter dessa linjer en tillfredsställande ordning kunde vinnas. Emellertid syntes den fortsatta utredningen angående den yrkesmässiga trafikens organiserande icke böra begränsas till att avse allenast nyss angivna väg för avhjälpande av de rådande missförhållandena på ifrågavarande område. Då en tvångsvis ordnad uppdelning av transportererna på olika slag av transportmedel måste ur olika synpunkter anses olämplig och sålunda de olika slagen av transportmedel måste vart för sig hävda sig under inbördes konkurrens, torde såsom ett principiellt mål för en reglering, i varje fall av den långväga trafiken, böra uppställas, att konkurrensmöjligheterna för de olika transportmedlen ställde sig någorlunda lika. För vinnande av detta mål kunde erfordras åtgärder vid sidan av reglerandet av den yrkesmässiga automobiltrafiken, enkanterligen revision av järnvägarnas godstaxor och vissa förändringar i fråga om bilbeskattningen. Men uppenbart vore, att även sättet för själva trafikens anordnande kunde röna inverkan av intresset att tillgodose nämnda princip. Härvid syntes icke blott sättet för tillståndsgivningen och behovsprövningen komma i fråga, utan jämväl andra åtgärder i reglerande syfte torde böra tagas under övervägande. Exempelvis syntes det icke vara uteslutet, att en viss kontroll över taxesättningen kunde vara erforderlig liksom ock en viss skärpning av bestämmelserna angående transportplikt. Huruvida en dylik reglering förutsatte vissa särbestämmelser för den långväga trafiken, syntes vara en fråga, åt vilken måste ägnas särskild uppmärksamhet. Utredningsuppdraget torde sålunda böra omfatta verkställandet av en förutsättningslös utredning i hela dess vidd av frågan om erforderliga åtgärder för reglering av den yrkesmässiga biltrafiken. Emellertid borde även andra åtgärder än lagstiftning komma under övervägande. Sålunda kunde exempelvis en genom frivilliga organisatoriska åtgärder åstadkommen ökad rationalisering av transportväsendet och taxesättningen för transportererna tänkas leda till förbättring av förhållandena.

I sitt betänkande framhöll 1936 års trafikutredning bl. a., att man enligt dess mening ej borde lägga konstlade hinder i vägen för biltrafikens sunda utveckling. Syftet med en ny lagstiftning om den yrkesmässiga trafiken borde därför vara att skapa en sådan ordning, att biltrafiken kunde bestå och tillväxa under sunda ekonomiska betingelser såsom ett självständigt kommunikationsmedel med sina säregna företräden. Det statliga ingripandet borde i görligaste mån begränsas till åtgärder, som vore nödvändiga för att uppnå nämnda syfte. Statsmakterna kunde emellertid icke bortse från det nationalekonomiska intresset av en sund hushållning i fråga om den samlade trafikapparaten. Allmänheten borde dock i största möjliga utsträckning ha frihet att välja det trafikmedel, den ville begagna. Genom en sund konkurrens mellan olika trafikföretag torde en naturlig uppdelning av transporterna mellan dem i betydande utsträckning komma till stånd. Ytterst bestämmande för företrädet komme givetvis alltid att bli den tekniska och ekonomiska utvecklingen beträffande varje särskilt trafikmedel.

För att ernå en tillfredsställande anordning föreslog trafikutredningen åtgärder i olika hänseenden i fråga om såväl bilar som järnvägar. För järnvägarna förordades rationalisering och en väl avvägd taxepolitik, därvid rationaliseringen i första hand borde syfta till eliminerande av den dåvarande splittningen inom det svenska järnvägsväsendet. Beträffande bilismen ville utredningen icke förorda en uppdelning av godstrafiken i när- och fjärrtrafik i full eller nära anslutning till det i propositionen till 1936 års riksdag framlagda förslaget. Det huvudsakliga syftet med denna uppdelning kunde enligt utredningens mening befrämjas un-

der andra former och på ett väsentligt smidigare och mera praktiskt sätt. Det vore de långväga bilkörningarna i linjetrafik eller i linjetrafikliknande former, som väckt den kanske största oron hos andra trafikmedel, då de ju ingrepe på det huvudsakliga arbetsområdet för järnvägar och sjöfart beträffande godsbefordran. Det måste enligt utredningen anses riktigt, att dessa regelbundna transporter av gods över långa sträckor särskilt beaktades och kontrollerades från det allmännas sida. Syftet med kontrollbestämmelser för den regelbundna långväga biltrafiken vore dock icke att av hänsyn till andra trafikmedel i största möjliga utsträckning förhindra eller försvåra godstransporter med bil över långa avstånd. Den biltrafik, som kunde anses behövlig och kunde bedrivas på sunda ekonomiska villkor, borde tillåtas, även om den skulle i viss mån konkurrera med andra trafikmedel.

Trafikutredningen fann den av andra lagutskottet vid 1936 års riksdag uttryckta uppfattningen, att ett klokt handhavande av tillståndsgivningen vore ett av de främsta medlen för att nå sunda förhållanden på transportmarknaden, otvivelaktigt vara riktig. Enligt utskottets mening borde en verklig behovsprövning äga rum i varje särskilt fall och tillstånd icke lämnas i större omfattning än vad som kunde anses sakligt motiverat. Utredningen ansåg i anslutning till detta uttalande, att behovsprövningen givetvis vore av betydelse ej endast i fråga om konkurrensen med andra trafikmedel utan även med avseende å förhållandet mellan trafikutövarna inbördes. Genom denna behovsprövning erhöles möjlighet att anpassa trafikapparatus storlek efter det förefintliga behovet. Vid bedömandet av behovet borde man givetvis beakta det nationalekonomiska intresset

av en god allmän samhällelig hushållning med de trafikmedel, som sammanlagt användes för det allmänna transportarbetet inom landet.

I sina huvudrag innehåller den gällande yrkestrafikförordningen följande.

I förordningen definieras begreppet *yrkesmässig trafik* såsom trafik, i vilken bil (varmed i förordningen jämställs motorcykel och traktortåg) jämte förare mot ersättning tillhandahålls allmänheten för person- eller godsbefordran (1 §). Den yrkesmässiga trafiken uppdelas i dels *linjetrafik*, varmed förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmelserätten i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt, dels *beställningstrafik*, under vilken inbegripes all yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik (4 §).

Från tillämpning av förordningens bestämmelser äro undantagna ambulanstransporter (transporter med ambulansbil, som äges eller drives av staten, landsting, kommun eller sjukvårdsanstalt), vissa av lantbrukets transporter (transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbeter eller betmassa ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri), transporter med moped samt transporter med bärgningsbil för uteslutande bärgning och bogsering av skadade fordon. Undantagsbestämmelser i vissa hänseenden gälla även för statens järnvägars och postverkets motorfordon (2 §).

Yrkesmässig trafik må endast bedrivas med trafiktillstånd, som i fråga om linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län, samt beställningstra-

fik för godsbefordran med lastbil med större lastförmåga än 4 500 kg eller med lastbil jämte släpvagn med större sammanlagd lastförmåga än 5 500 kg meddelas av central myndighet — biltrafiknämnden —, i fråga om beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad av polismyndighet därstädes och i fråga om övrig yrkesmässig trafik av länsstyrelse (5 §).

Trafiktillstånd må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behörlig samt i övrigt lämplig. Den i motorfordonsförordningen intagna bestämningen att trafiken skulle befinnas behörlig »med hänsyn till redan förefintliga trafikföretag» fann 1936 års trafikutredning icke nödvändigt uppta i sitt författningsförslag, då det ansågs uppenbart, att vid behovsprövningen dylik hänsyn skulle tagas. I förordningen stadgas vidare, att trafiktillstånd allenast må meddelas den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Avser ansökan om trafiktillstånd tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik, skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövaren av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig (12 §).

Trafiktillstånd skall i allmänhet gälla tillsvidare (17 §). Trafiktillstånd kan av myndighet som meddelat tillståndet, återkallas eller för viss tid indras vid svåra eller upprepade överträdelser av förordningens bestämmelser, vid underlåtenhet att begagna tillståndet ävensom när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer (19 §).

Beställningstrafik för godsbefordran får såsom regel bedrivas inom ett lokalområde, omfattande ett län eller sammanhängande delar av ett eller flera län, samt, i den mån så erfordras för utförande av beställning som mottagits av eller delgivits bilens förare inom lokalområdet, jämväl utom detta. Gods får dock icke avhämtas utom lokalområdet annat än för befordran till ort inom detsamma. Har beställd körning avslutats utanför lokalområdet, får bilen, även utan föregående inom lokalområdet mottagen beställning, tagas i bruk för godsbefordran från det lokalområde, där körningen avslutats (22 §).

Allmänna grunder för uppställning av taxor skola fastställas av biltrafiknämnden. Taxor för den yrkesmässiga trafiken fastställas, med visst undantag, av vederbörande trafikstillståndsmyndighet och skola utgöra maximitaxor. Möjlighet att ingripa reglerande med fasta avgifter för linjetrafik och godstransportförmedling (se nedan) har emellertid lämnats trafikstillståndsmyndigheterna (29 och 33 §§), och enligt 1936 års trafikutrednings mening och avsikt har biltrafiknämnden härigenom fått möjlighet att leda utvecklingen inom den långväga, regelbundna godstrafiken med bil på ett sätt, som efter avvägning av olika intressen kan framstå såsom det ur samhällets synpunkt fördelaktigaste.

Förordnande kan meddelas om skyldighet för trafikstillståndshavare att vara ansluten till vederbörligen godkänd förening av trafikutövare med syfte att hålla beställningskontor eller handha andra gemensamma uppgifter för trafikens ordnande (24 §). Transportplikt åligger trafikstillståndshavare (23 §). I yrkesmässig trafik för personbefordran får endast användas bil, som blivit godkänd för ändamålet (25 §). Förare av bil i yrkesmässig trafik är skyldig att inneha trafik kort (27 §) och att iaktta

särskilda arbets- och vilotidsbestämmelser, vilka jämväl måste följas av tillståndshavaren (28 §). Skyldighet att föra transporthandlingar och driftstatistik samt att tilhandahålla myndigheterna uppgifter om trafiken åligger envar tillståndshavare (31 §).

Även rätten att bedriva godstransportförmedling är underkastad tillståndstvång, vilket har sin grund i det förhållandet att den förutvarande begränsningen av koncessionstvånget till utövande av linje- och beställningstrafik möjliggjorde för transportförmedlingsföretag att utan koncession bedriva linjetrafik med anlitan av lastbilar i beställningstrafik. Tillståndstvånget för transportförmedlingsverksamhet utgör därför en supplerande regleringsform för sådan trafik, som ehuru den i realiteten är av linjetrafiks karaktär ej omfattas av det i förordningen fastställda linjetrafikbegreppet, samt riktar sig mot företag, vilka anlita trafikutövare med tillstånd till beställningstrafik för att utföra sådana regelbundna transporter mellan vissa orter, som — med hänsyn till transporternas fördelning på de anlitate trafikutövarna — kunna utföras med stöd av trafikutövarnas tillstånd till beställningstrafik utan att för någon av dem en såsom linjetrafik rubricerbar trafik därigenom uppkommer. Tillstånd till godstransportförmedling meddelas av biltrafiknämnden. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behöflig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handha densamma (33 §).

Slutligen är också yrkesmässig uthyrning av bil, motorcykel eller traktortåg utan att förare ställes till förfogande (uthyrningsrörelse) underkastad tillståndstvång. Tillstånd må meddelas av vederbörande länsstyrelse endast om rörelsen finnes behöflig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handha densamma (32 §).

## BILAGA VIII A

### Med trafikutövning förbundna förpliktelser

I den trafikpolitiska debatten under senare år ha rådande olikheter i konkurrensvillkor de olika trafikgrenarna emellan angetts vara betingade av i första hand vissa för järnvägsdriften speciella förpliktelser. I direktiven för 1953 års trafikutredning hänvisas sålunda till »de betydande sociala förpliktelser gentemot personalen, som järnvägarna fått ikläda sig och som icke alltid motsvaras av jämförliga förpliktelser för deras konkurrenter». Vidare beröres järnvägens skyldighet »att trafikera ett vidsträckt linjenät, varav endast en del, i själva verket endast den mindre delen, har ett trafikunderlag tillräckligt för en ur vanliga affärsmässiga synpunkter sett räntabel drift». I fortsättningen talas om den långtgående transportplikt, som bl. a. tvingar järnvägarna att hålla »en trafikkapacitet, som ligger betydligt över de genom-

snittliga transportbehoven och därmed försämrar möjligheterna till ekonomisering och konkurrens». Slutligen beröres det tillämpade taxeyesystemets hämmande inverkan på järnvägarnas konkurrensförmåga.

I andra sammanhang ha även andra förpliktelser nämnts, t. ex. offentlighetstvång i fråga om i praktiken tillämpade tariffer samt skyldighet att behandla trafikanterna likformigt i taxehänseende och vid vagntilldelning. Dylika förpliktelser kunna emellertid i allmänhet betraktas såsom specialfall av de ovan nämnda.

I det följande lämnas en redogörelse för gällande trafikförpliktelser inom järnvägssektorn och motiven för deras tillkomst, varjämte en jämförelse göres med konkurrerande trafikgrenars villkor i motsvarande hänseenden.

#### I. Trafikeringsplikten

Med *trafikeringsplikt* förstås skyldighet för ett trafikföretag, som äger rätt att bedriva trafik på vissa rutter, att fortlöpande tillhandahålla transportlägenheter på desamma. Trafikeringsplikten innebär för järnvägarnas del sålunda skyldighet för järnvägsföretagen att tillhandahålla transportlägenheter på hela järnvägsnätet, oberoende av om trafikeringen av de olika linjerna är lönsam eller ej. Det har vidare hävdats, att trafikeringsplikten icke blott avser tra-

fikering av de olika linjerna utan även en skyldighet till trafikutbyte vid de olika trafikplatserna på dessa.

I de fall Kungl. Maj:ts meddelat koncession för järnvägsföretaget härledes trafikeringsplikten ur denna. I fråga om sådana järnvägslinjer, som anlagts såsom statsbanor, anses trafikeringsplikten följa av Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut att anlägga ifrågavarande järnvägslinjer.

Trafikeringsplikten måste emellertid

för järnvägarnas del betraktas såsom ett relativt begrepp, enär det nästan undantagslöst saknas anvisning om den omfattning, trafiken skall ha, för att trafikeringsplikten skall anses vara uppfylld.<sup>1</sup> Det ankommer således närmast på järnvägsföretagen själva att avgöra, i vilken omfattning och på vad sätt trafiking skall äga rum. Företagen äro även i vissa fall oförhindrade att nedlägga viss järnvägstrafik, om de finna med sin ekonomiska fördel förenligt att på för trafikanterna oförändrade villkor inrätta ersättningstrafik med lämpliga transportförbindelser på landsväg. Exempel på partiell sådan nedläggning utgör den s. k. kretstrafiken. Då järnvägsföretagen äga att själva fastställa sina tidtabeller, ha de en faktisk möjlighet att genom uttunning av dessa begränsa trafikeringspliktens företagsekonomiskt ofördelaktiga verkningar.

Emellertid ha i varje fall statens järnvägar icke funnit sig kunna avväga trafikeringspliktens omfattning med hänsyn enbart till sitt affärsintresse. Statsjärnvägarnas karaktär av allmänföretag har ansetts medföra skyldighet för dem att, så länge Kungl. Maj:t icke medgivit nedläggning av driften helt eller delvis på en viss järnvägslinje, trafikera densamma enligt en tidtabell, som motsvarat kraven på en tillfredsställande transportförsörjning, oavsett om så varit lönsamt eller ej ur företagsekonomisk synpunkt. Exempel härpå utgör trafikeringen av de trafiksvaga bandelarna. Angivna förhållande har lett till att järnvägen blivit nödsakad att i åtskilliga fall upprätthålla driften med en i förhållande till trafikbehovet överdimensionerad transportapparat.

Trafikeringspliktens omfattning med avseende å trafikutbytet vid olika trafikplatser utefter viss järnvägslinje är i ännu högre grad än den allmänna tra-

fikeringsplikten ett relativt begrepp. Sålunda äger järnvägen att själv bestämma, i vad mån viss trafikplats skall hållas öppen för visst slag av trafik. Till trafikplats knuten trafikeringskyldighet, om sådan sålunda överhuvudtaget kan sägas föreligga, innebär ej heller skyldighet för järnvägen att tillhandahålla visst slag av terminalanordningar. Järnvägen har sålunda möjlighet att anpassa trafikplatsernas bemanning m. m. efter arten och graden av det föreliggande trafikbehovet.

I nära samband med trafikeringsplikten står *skyldigheten att offentliggöra tidtabeller för persontrafiken*. Härom anföres följande i § 14 järnvägstrafikstadgan.<sup>2</sup>

De för allmänt begagnande avsedda personförande tågen skola vara kungjorda genom å stationerna anslagen tidtabell, vilken skall angiva av vad slag de särskilda tågen äro, de vagnsklasser, som med dem framföras, i vilka tåg sov- eller restaurangvagnar medföras, förekommande tillfällen till intagande av måltid under färden, avgångstider ävensom, beträffande slutstationer och större övergångsstationer, jämväl

<sup>1</sup> Ett undantag i detta hänseende utgör den smalspåriga järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö. Genom 1927 års överlåtelseavtal mellan Ostkustbanan och Norra Hälsinglands järnväg — båda vid ifrågavarande tidpunkt enskilda järnvägar — förband sig Ostkustbanan att, sedan järnväg mellan Strömme och Harmånger öppnats för allmän trafik, allt fortfarande med minst två tåg om dagen i vardera riktningen trafikera linjen Harmånger—Bergsjö med anslutning till söderut gående och söderifrån kommande tåg. Ifrågavarande trafikeringsförpliktelse övertogs av staten vid Ostkustbanans förstalligande år 1933. I ett av 1945 års riksdag godkänt avtal mellan 1943 års järnvägskommitté och Bergsjö järnvägskommitté angående breddning av nämnda järnväg har vidare staten förbundit sig att, sedan järnvägslinjen ombyggt och trafikbehovet befinnes kräva regelbundna tågförbindelser, å densamma vardagar upprätthålla regelbunden godstrafik med ett tåg i vardera riktningen eller, om trafikens omfattning så skulle kräva, med flera tåg.

<sup>2</sup> SFS 1925: 348 med däri sedermera gjorda ändringar.

ankomsttider samt viktigare tåganslutningar.

Det får emellertid anses ligga i järnvägens eget intresse att bekantgöra de tjänster, som företaget erbjuder, varför tidtabellsplikten icke innebär en skyldighet till åtgärder från järnvägens sida utöver vad som sannolikt under alla omständigheter av företagsekonomiska skäl skulle vidtas.

För linjetrafiken på landsväg och med flyg kan trafikeringsplikten formellt sett anses ha en mera preciserad innebörd än för järnvägen, enär den koncessionsbeviljande myndigheten eller av densamma härför särskilt förordnad myndighet äger fastställa turlista eller tidtabell. I detta hänseende föreskriver i fråga om linjetrafik med bil 14 § yrkestrafikförordningen<sup>1</sup> följande.

För linjetrafik bör, efter nödig utredning, turlista i erforderlig omfattning fastställas av myndighet, som meddelat trafiktillståndet. I fråga om trafik, vartill biltrafiknämnden medgivit tillstånd, må dock nämnden uppdraga åt länsstyrelse att fastställa turlista.

Vidare stadgas i 23 § 2 mom. samma förordning:

För linjetrafik fastställd turlista skall lända till efterrättelse vid trafikens utövande, dock att tillfälliga avvikelser från turlistan må äga rum på grund av oförutsedda omständigheter. Det åligger trafikutövaren att om sådan avvikelse göra anmälan på sätt och i den omfattning, som föreskrivits av den myndighet, vilken fastställt turlistan.

I fråga om den inrikes flygtrafiken innehålla gällande koncessioner för regelbunden luftfart ett stadgande, att tidtabeller och taxor senast en månad före ikraftträdandet skola insändas till luftfartsstyrelsen för godkännande. Vidare säges i § 10 koncessionen för Linjeflyg AB:

<sup>1</sup> SFS 1940: 910 med däri sedermera gjorda ändringar.

Det åligger bolaget att i skäligen omfattning upprätthålla trafiken och täcka trafikbehovet å de linjer, som bolaget medgivits trafikera enligt detta tillstånd, vid äventyr att tillståndet kan återkallas för linje, där förestående villkor icke uppfyllas.

Inställande av trafiken på någon linje för längre tid skall på förhand anmälas till luftfartsstyrelsen.

§ 9 koncessionen för AB Aerotransport innehåller stadgande av enahanda lydelse, varjämte i § 10 samma koncession föreskrives:

Bolaget skall vara skyldigt att, i den omfattning Kungl. Maj:t påfordrar, bedriva regelbunden luftfart inom riket. Sådan skyldighet skall dock icke föreligga, därest denna luftfart visar sig förlustbringande och överenskommelse om statligt ekonomiskt stöd till bolaget ej kan träffas.

I realiteten innebär skyldigheten för billinje företag att följa av myndighet fastställd turlista icke några långtgående förpliktelser att driva trafik i större utsträckning än som företaget finner affärsmässigt motiverad. Turlistemyndighetens prövning inskränker sig i regel till att tillse att av trafikföretaget självt föreslagna turer ha en med hänsyn till trafikförhållandena och bestämnelserna om färdhastighet lämplig tidsmässig anordning. Det torde endast i rena undantagsfall ha förekommit att företag ålagts upprätthålla en tur, för vilken tillräckligt trafikunderlag ej funnits. En viss avvikelse härifrån föreligger dock i vissa fall i fråga om statens järnvägars busstrafik. För denna fastställer SJ Biltrafik själv turlistor och dessa kunna på sina håll — särskilt i Norrland — till följd av de förpliktelser, som ansetts åvila statsjärnvägarna såsom allmänföretag, utvisa en turtäthet, som ej kan anses vara helt företagsekonomiskt motiverad.

Vad den reguljära inrikes flygtrafiken beträffar, uppgöras dess tidtabellsförslag på rent företagsekonomisk basis, varför trafikeringsplikten för den-

na trafik, i varje fall hittills, icke kan sägas ha utgjort någon belastning för företaget. Det är emellertid icke uteslutet, att ett inrikes flygföretag såsom ensam koncessionshavare på vissa flyglinjer kan såsom villkor för koncessionsrättens utövning åläggas upprätthålla trafik i viss omfattning på linje, som ur företagets synpunkt ej på kortare sikt ter sig attraktiv. Så har emellertid vad Linjeflyg AB beträffar icke i något fall skett. Vad AB Aerotransport angår, är företaget såsom av ovanförda § 10 i dess koncession framgård skyddat mot dylikt åläggande.

Det är vid en jämförelse mellan trafikeringssplikten för järnvägen, å ena, samt för landsvägstrafiken och inrikesflyget, å andra sidan, att märka att de senare trafikgrenarna icke få sin trafik lika fast etablerad genom egna fasta anläggningar m. m. som järnvägen. Förekomsten av kostnadskrävande egna fasta anläggningar kan i och för

sig tänkas utgöra incitament för statens järnvägar att utnyttja anläggningarna i större utsträckning än som svarar mot det affärsmässigt motiverade.

Jämförelsen mellan de olika trafikgrenarnas trafikeringsspliktelser synes ge vid handen att en härav förorsakad verklig ekonomisk belastning i stort sett endast föreligger för statens järnvägars järnvägs- och busstrafik, främst till följd av statsjärnvägarnas karaktär av allmänföretag.

Även om järnvägarnas trafikeringssplikt, såsom av det anförda framgår, i viss mån är ett relativt begrepp, kan den för visst bestämt fall få en klart reell innebörd, nämligen om järnvägsföretaget icke erhåller begärd bemyndigande att nedlägga olönsam trafik. Härav följer bl. a. att trafikeringsspliktens omfattning och den därmed förknippade ekonomiska belastningen torde kunna till sin storlek fastställas i de fall där prövning ägt rum, huruvida viss trafik får nedläggas eller ej.

## II. Transportplikten

*Transportplikt* åvilar järnvägsföretagen enligt följande bestämmelse i § 3 järnvägstrafikstadgan:

Järnväg är skyldig att mot vederbörligen fastställda avgifter mellan järnvägens för allmän trafik upplåtna stationer befordra personer, resgods, lik, levande djur och gods under de villkor och enligt de bestämmelser, som innehållas i denna trafikstadga eller äro eller kunna bliva av Kungl. Maj:t för järnvägen särskilt fastställda, allt under förutsättning:

- a) att befordringen icke är enligt gällande författningar förbjuden;
- b) att befordringen kan ske med tillgängliga transportmedel; samt
- c) att befordringen icke må anses utesluten till följd av förhållande, som järnvägen ej föranlett eller förmått avvärja.

Ej heller transportplikten är sålunda

ovillkorlig utan har gjorts beroende av att transportmedel hållas tillgängliga av järnvägsföretaget, vilket såsom förut nämnts har beslutanderätten beträffande tidtabeller liksom i fråga om det antal godsvagnar, som tillhandahålles vid olika stationer.

Transportskyldigheten begränsas till att avse transporter mellan järnvägens *för allmän trafik upplåtta stationer*. I § 1 järnvägstrafikstadgan säges, att beträffande trafik till och från *hållplatser och lastplatser* järnvägsförvaltning äger föreskriva, i vilken mån trafikstadgan skall äga giltighet. Då järnvägen enligt vad förut sagts äger att själv bestämma, i vad mån viss trafikplats skall hållas öppen för visst slag av trafik,

har järnvägen möjlighet att i väsentlig grad göra inskränkningar även i transportplikten.

Transportplikten innebär, allmänt uttryckt, skyldighet för järnvägsföretaget att på hela nätet ombesörja all trafik, som söker sig till järnväg, vilket medför att järnvägen kommit att tjäna såsom gemensam reserv för samtliga trafikgrenar. Detta har i sin tur lett till att järnvägens anläggningar och rörliga materiel, organisation samt tidtabellsstandard ofta getts större dimensioner än som ur enbart företagsekonomisk synpunkt varit motiverat.

Transportplikten kan sägas innefatta icke blott skyldighet att transportera utan även, i vad avser gods, *skyldighet att utföra transport inom viss tid*. Här om föreskrives i § 66 järnvägstrafikstadgan följande.

*Mom. 1.* Expressgods befordras med varje tåg, som är lämpligt för sådan godsbefordring. Har avsändaren vid inlämningen icke angivit det tåg, med vilket han önskar få befordringen utförd, befordras godset med första lämpliga tåg. Järnvägen är dock icke skyldig att befordra expressgods med visst tåg med mindre godset inlämnats senast 30 minuter före tågets avgångstid.

*Mom. 2.* Beträffande annat än i mom. 1 avsett gods äger järnvägen bestämma, med vilket tåg godset skall transporteras. Järnvägen är dock skyldig ombesörja, att godset framkommer till bestämmelsestationen så tidigt, att det kan utlämnas före utgången av den i § 73 för avtalets fullgörande bestämda tiden (leveransfristen).

Dessutom gälla bl. a. följande av järnvägsstyrelsen utfärdade tilläggsbestämmelser:

1. Uppllysningar om med vilka tåg gods av olika slag i regel avsändas från avsändningsstationen och om den planliga befordringstiden till olika bestämmelsestationer, lämnas å stationerna. Sådana uppllysningar medföra icke större ansvar för järnvägen än enligt trafikstadgans i övrigt givna bestämmelser.

2. Avsändaren kan efter därom med järn-

vägen i varje särskilt fall träffad överenskomst och mot stadgad tilläggsavgift få en vagnslastsändning, il- eller fraktgods, transporterad med vissa på förhand bestämda tåg (s. k. transport under avkopplingsförbud).

I § 73 järnvägstrafikstadgan föreskrivas detaljerat de leveransfrister, som skola gälla vid befordring av olika slags gods.

I § 86 samma författning stadgas, att järnvägen är skyldig ersätta skada, som uppkommer genom att leveransfristen överskrides, dock för annat gods än expressgods högst med fraktens hela belopp samt för expressgods med belopp, som för dag räknat icke må överstiga 20 öre/kg och utgå högst för tre dagar räknat fr. o. m. godsets planliga ankomstdag.

Beträffande gods i vagnslaster finnes slutligen i § 63 mom. 6 järnvägstrafikstadgan följande bestämmelse, som avser att bereda tillfälliga vagnbeställare och befraktare av lågtarifferat gods samma möjligheter till godsbefordran som stortrafikanter och befraktare av högtarifferat gods:

Alla beställningar, som inkommit före viss av vederbörande järnvägsförvaltning bestämd tid å den söckendag, som närmast föregår den avsedda lastningsdagen, skola anses samtidigt avgivna samt medföra rätt till erhållande av vederbörlig andel av samtliga under lastningsdagen å stationen tillgängliga vagnar och presenningar, som icke erfordras för transport av järnvägens eget gods eller av styckegods. Järnvägen äger dock att från denna regel göra undantag för sändningar av lik, levande djur, ilgods, fraktgods, som är utsatt för hastig förstöring, samt andra fraktgodssändningar, som uppenbarligen äro av brådskande art.

Trots denna bestämmelse torde järnvägen icke helt sakna möjligheter, åtminstone under tider av vagnbrist, att vid vagntilldelning i första hand tillgodose för järnvägen mera »värdefulla» trafikanter. Å andra sidan torde det

vara en vanlig företeelse, att järnvägen just i tider av vagnbrist måste avstå från mera lönande transportuppdrag till förmån för mindre lönsamma men ur andra synpunkter — t. ex. ur intresset av beredskapen och folkförsörjningen — viktiga transportuppgifter.

Mot påståendet, att transportplikten innebär en speciell belastning för järnvägarna, göres ofta invändningen, att motsvarande bestämmelser finnas även för den yrkesmässiga biltrafikens vidkommande enligt 23 § 1 mom. yrkestrafikförordningen, varur följande må citeras:

Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik är skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods under förutsättning,

a) att befordringen icke är enligt gällande författningar förbjuden,

b) att befordringen kan ske med fordon, som trafikutövaren erhållit tillstånd att använda i yrkesmässig trafik,

c) att befordringen i övrigt icke må anses utesluten till följd av förhållande, som tillståndshavaren ej föranlett eller förmått avvärja,

d) att i beställningstrafik för godsbefordran avgift erlägges av en eller flera beställare för hel automobillast, såvitt ej den tillståndsgivande myndigheten annat föreskrivit,

e) att eljest giltigt skäl för vägran ej är för handen.

Myndighet, som meddelar trafik tillstånd, äger att i samband därmed närmare ange befodringspliktens omfattning och, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medgiva befrielse från ovan stadgad körskyldighet.

Formellt råder sålunda likställighet mellan järnvägarna och den yrkesmässiga biltrafiken med avseende på transportplikten (sjöfart och inrikes luftfart äro icke underkastade några bestämmel-

ser om allmän transportplikt), men järnvägens möjligheter att göra inskränkningar i transportplikten äro — bortsett från de tidigare omnämnda — betydligt mindre än biltrafikens i vad avser godstrafik. I fråga om styckegods torde järnvägen helt sakna denna möjlighet, medan lastbilstrafikens möjlighet att i beställningstrafik och transportförmedling (som för närvarande ej är taxereglerad) för styckegodssändning fordra betalning för hel billast, gör transportplikten för lastbilar i fråga om styckegods illusorisk.

Näringslivets uppfattning om den yrkesmässiga lastbilstrafikens transportplikt belyses av ett remissyttrande rörande prisbildningen inom den yrkesmässiga biltrafiken, avgivet den 24 juni 1952 av Handelskamrarnas nämnd tillsammans med Kooperativa förbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, Sveriges industriförbund och Sveriges köpmannaförbund, vari bl. a. anföres följande.

Det synes enligt organisationerna ofrånkomligt att söka övergå till en taxa av väsentligt annan struktur, därvid man bör eftersträva en sådan utformning, att rationaliseringen inom åkerirörelsen främjas. I samband med prövningen av denna fråga bör övervägas att slopa den nuvarande s. k. körplikten, vilken i praktiken visat sig sakna betydelse.

De bristande möjligheterna till kontroll av transportpliktens rätta fullgörande inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken ha bl. a. bidragit till att göra plikten illusorisk.

Medan transportplikten således för järnvägarna har reell innebörd, även om vissa möjligheter att reducera dess verkningar stå till buds, kan den för den yrkesmässiga lastbilstrafikens vidkommande närmast karakteriseras såsom nominell och utan praktisk betydelse.

Någon motsvarighet till den för järnvägarna enligt vad ovan sagts stadgade skyldigheten att befordra gods med viss lägenhet finnes icke i fråga om övriga reguljära transportmedel. Detsamma gäller bestämmelserna rörande leveransfrister, möjligen med reservation för följande stadgande i 14 § lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med

luftfartyg (i sak likalydande i 9 kap. 14 § luftfartslagen den 6 juni 1957, nr 297, som dock ännu ej trätt i kraft):

Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom sju dagar efter det godset bort anlända, äge mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter, som härflyta ur befordringsavtalet.

### III. Taxeplikten

De för järnvägsföretagen gällande ordinarie taxorna äro maximitaxor och fastställas av Kungl. Maj:t. Genom Kungl. brev den 15 maj 1959 har dock järnvägsstyrelsen bemyndigats att själv bestämma de grunder, efter vilka frakten skall uträknas för fraktstycke gods och ilstycke gods i sändningar under 200 kg, för paketgods och för expressgods.

Taxorna äro enhetliga i rum och tid, starkt avståndsdegressiva samt, i vad avser gods i hela vagnslaster, differentierade enligt värdepariferingsprincipen.

En ytterligare möjlighet till prisdifferentiering ger § 6 järnvägstrafikstadgan, vari järnvägsföretag ges rätt att medge nedsättning av den ordinarie taxans avgifter. Nedsättningen skall emellertid gälla alla trafikanter, som fullgöra de för nedsättningen fastställda villkoren.

Vidare stadgas i § 7 samma författning, att alla ändringar i befordringsavgifterna skola offentliggöras dels på av ändringen berörda stationer, dels i Post- och Inrikes Tidningar. Från sistnämnda föreskrift har dock Kungl. Maj:t, senast genom beslut den 10 juni 1949, meddelat dispens tillsvidare.

Taxornas geografiska enhetlighet i förening med statens järnvägars skyldighet att trafikera trafiksvaga banor,

för vilka vid nedläggning mindrentakterna skulle bli lägre än mindrekostnaderna, har resulterat i en omfattande kostnadsutjämning mellan bärkraftiga och olönsamma järnvägslinjer.

Underskottsbanorna ha i allmänhet icke byggts såsom förlustföretag utan utvecklats därtill bl. a. genom samverkan mellan de kostnadsökningar och taxesänkningar, som inträtt genom järnvägsförstatligandet enligt 1939 års principbeslut.

För yrkesmässig biltrafik finnas av myndigheterna fastställda maximitaxor, vilka dock lämna icke oväsentligt utrymme för överenskommelser om avgiftssättning enligt andra grunder. I inrikes sjöfart förekommer icke offentlig taxekontroll. Taxor i inrikes luftfart fastställas, såsom tidigare nämnts, av luftfartsstyrelsen.

Möjligheterna till prisdifferentiering torde i de flesta hänseenden vara större för den yrkesmässiga lastbilstrafiken än för järnvägarna. Sålunda förekommer icke offentlighetstvång i fråga om de i praktiken tillämpade transportavgifterna och icke heller skyldighet att behandla alla trafikanter lika i taxehänseende under i övrigt likartade förutsättningar. Betydande möjligheter föreligger att tillämpa individuella avgifter för varje transport och att genom

prissättningen åstadkomma ett för trafikföretagaren fördelaktigt urval bland transportuppdragen. Genom tillämpning av ackordspriser uppnås icke sällan fraktavgifter, som överstiga maximitaxan.

För statens järnvägars del kan behovet av kostnadsutjämning mellan goda och dåliga järnvägslinjer, delvis tillgodosett genom taxeplikten, betraktas såsom en konsekvens av den för statsbaneföretaget uppställda målsättningen, *avkastningskravet*. Det läge, som skulle uppstå, om taxeplikten avskaffades, motsvarar närmast det, då järnvägen har fria händer att inrikta verksamheten efter rent företagsekonomiska principer.

Avkastningskravet har bragts till uttryck genom uttalanden från Kungl.

Maj:ts och riksdagens sida i olika sammanhang, senast genom framläggandet och behandlingen av propositionen 1958:77 angående driftbidrag till statens järnvägar, vari föredragande departementschefen sade sig anse målsättningen för statens järnvägars verksamhet bl. a. innebära att det investerade statskapitalet skulle förräntas.

Avkastningskravet på statens järnvägar är för närvarande inriktat på att dessa skola ge full realekonomisk kostnadstäckning, inklusive avskrivningar efter återanskaffningspriser, samt att därutöver ge ett överskott, som i genomsnitt för längre tidsperioder medger förräntning av det investerade statskapitalet, beräknad efter den räntefot, till vilken förräntningskravet bestämts för statens investeringar i allmänhet.

#### *IV. De sociala förpliktelserna inom järnvägsdriften*

Såsom inledningsvis anförts ha järnvägarna gentemot personalen måst ikläda sig sociala förpliktelse, som icke alltid motsvaras av jämförliga förpliktelse för deras konkurrenter. Härunder falla pensions-, sjukvårds-, semester- och arbetstidsförmåner, i vilka avseenden åtminstone tidigare viss skillnad förelåg mellan järnvägsanställda å ena sidan samt övriga i samfärdseln verk-

samma å andra sidan. Bortsett från att lagstiftningsvägen större likhet under senare tid åstadkommit, torde den uppfattningen numera råda, att de sociala förmåner, som järnvägspersonalen åtnjuter utöver de allmänt tillämpade, utgöra en del av lönen, varför det här icke är fråga om förpliktelse, som ålagts järnvägarna.

#### *V. Motiven till gällande förpliktelse inom järnvägsdriften*

Under järnvägarnas monopoltid utgjorde de ålagda förpliktelseerna ett skydd för allmänheten mot eventuella försök till missbruk av monopolställningen.

Ehuru monopolställningen numera avlösts av ett konkurrenstillstånd, som bort göra förpliktelseerna överflödiga, ha dessa dröjt kvar och delvis fått en

annan motivering. Främst anföres därvid den näringspolitiska betydelsen av billiga långväga transporter.

I viss utsträckning kunna de kvardröjande förpliktelseerna hänföras till rent tekniska eller företagsekonomiska motiv och förlora därmed såsom företagsekonomiskt motiverade sin karak-

tär av förpliktelse. När såsom hos järnvägen produktionsenheterna äro stora i förhållande till produkterna — de enskilda trafikuppdragen — är det sålunda en institutionell nödvändighet att på förhand fixera exempelvis tidtabell och i stort även befodringsavgifter för att planmässighet skall kunna uppnås i verksamheten.

Värdetarifferingen har sin upprinnelse i en strävan att genom prisdifferentiering efter kundkretsens efterfrågeelasticitet uppnå totalkostnadstäckning.

Till kostnader och efterfrågan rätt anpassad prisdifferentiering bidrar till företagets vinstmaximering, samtidigt som den går trafikanterna till mötes genom att medverka till volymmaximering.

Den degressiva avståndstariffen bottenar analogt i den ursprungligen förhållandevis större priselasticiteten hos efterfrågan på långa transporter. Här likasom i fråga om värdetarifferingen har emellertid läget omkastats helt genom bilkonkurrensen.

## BILAGA XII A

### Tidigare detaljförslag och åtgärder avseende ombyggnad av smalspårsjärnvägar

#### I. 1943 års järnvägskommittés utredningsuppdrag

Frågan om breddning av smalspåriga järnvägslinjer hade under 1930-talets senare hälft vunnit ökad aktualitet. År 1938 hemställde sålunda stadsfullmäktige i Karlshamn om förstатligande och ombyggnad till normal spårvidd av Karlshamn—Vislanda järnväg. Samma år gjorde också den s. k. Blekingeutredningen framställning bland annat om förstатligande och ombyggnad av nämnda järnväg samt Blekinge kustbanor. I år 1942 avgivet utlåtande över dessa framställningar föreslog järnvägsstyrelsen, att sakkunniga måtte tillkallas för utredning rörande ombyggnad helt eller delvis av de till Blekingenätet hörande smalspåriga järnvägarna.

År 1943 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet sakkunniga — 1943 års järnvägskommitté — för utredning rörande ombyggnad helt eller delvis av de med spårvidden 1 067 mm byggda järnvägarna, vilka bildade ett sammanhängande linjesystem, Blekingenätet. I den 24 september 1943 givna direktiv uttalades bland annat följande.

Icke blott trafiktekniska och järnvägs-ekonomiska förhållanden böra prövas, utan jämväl näringspolitiska samt allmänt ekonomiska förutsättningar för och verkningar av en ombyggnad måste underkastas skärskådande. Särskild uppmärksamhet bör självfallet ägnas frågan om tekniska normer för en ombyggnad. Vid bedömande

av denna fråga liksom över huvud av ombyggnadens förutsättningar och verkningar måste noggrann åtskillnad göras mellan de faktorer, som bero av spårvidden såsom sådan, och de förhållanden, vilka hänföra sig till den allmänna tekniska standarden. Av stor betydelse är vidare ett klarläggande av omlastningsproblemen, varvid de fördelar i omlastningshänseende, som kunna vinnas genom ombyggnad, få vägas mot de olägenheter, vilka vid en icke fullständig ombyggnad kvarstå eller till äventyrs uppkomma, och de särskilda vanskligheter, som kunna framträda vid en på flera olika etapper fördelad ombyggnad. I vad mån i stället för ombyggnad till annan spårvidd inläggandet av en tredje skena på vissa sträckor kan övergångsvis eller såsom bestående anordning lösa svårigheterna torde i detta sammanhang få prövas.

Utredningen avsågs emellertid icke bli begränsad till enbart Blekingenätet, utan jämväl beträffande andra mera betydande smalspårsbanor skulle frågan om behovet av och förutsättningarna för eventuella ombyggnadsåtgärder underkastas en åtminstone preliminär prövning i ett sammanhang. Beträffande den fortsatta uppläggnings av utredningsarbetet anfördes i direktiven:

Resultaten av denna prövning böra sammanföras i en i stora drag utformad, på nödiga kostnadsberäkningar baserad preliminär plan, ägnad att tjäna till ledning för de ansvariga myndigheternas och statmakternas framtida politik beträffande utveckling och förbättring av ifrågavarande

järnvägars resurser i avseende å spår-  
läggningar och rullande materiel.

Det är självfallet att, om en dylik plan blir mera omfattande, dess realiserande måste bli en fråga på lång sikt. Sannolikt få arbeten av denna art tänkas väsentligen koncentrerade till tider, då konjunkturena på arbetsmarknaden påkalla en ansvallning och intensifiering av allmänna arbeten. Turordningen och takten för ombyggnadsåtgärdernas utförande få givetvis bestämmas under beaktande icke blott av de allmänna ekonomiska förutsättningarna utan även av olika linjers trafikstyrka och efter en avvägning mellan arbeten av ifrågavarande art och andra anläggningsföretag syftande till förstärkning av järnvägarnas kapacitet, t. ex. dubbelspårsanläggningar å huvudlinjer o. dyl.

Det utredningsarbete, som 1943 års järnvägskommitté nedlade på frågan

om ombyggnad av smalspåriga järnvägslinjer, redovisades i ett officiellt betänkande i fyra delar, nämligen del I, Allmänna synpunkter (SOU 1945: 7), del II, Blekingenätets järnvägar (SOU 1945: 8), del III, Smalspåriga järnvägar i Östra Småland och Östergötland (SOU 1948: 9) samt del IV, De smalspåriga Västgötabanorna (SOU 1950: 14). Kommittén framlade därjämte i skrivelse den 23 oktober 1944 förslag om breddning av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö samt behandlade i skrivelse den 29 mars 1958 järnvägslinjen Uddevalla—Bengtfors V och i skrivelse den 14 december 1959 järnvägslinjen Danemora—Hargshamn. Därmed fann sig kommittén ha slutfört sitt uppdrag.

## *II. 1943 års järnvägskommittés förslag rörande vissa smalspårsjärnvägar samt övriga dem berörande förslag och åtgärder*

### **A. Blekingenätets järnvägslinjer**

I del II av betänkandet upptog 1943 års järnvägskommitté till behandling spörsmålet om förbättring av Blekingenätets järnvägar. De smalspårslinjer, som år 1944 ingingo i detta nät, hade alla en spårvidd av 1 067 mm och utgjordes av banorna

Karlskrona—Kristianstad, 130 km,  
Karlshamn—Vislanda, 78 km,  
Bredåkra—Växjö, 86 km,  
Gullberna—Torsås—Bergkvara, 50 km,  
Norråryd—Kvarnamåla, 21 km,  
Sandbäck—Olofström, 17 km, och  
Sölvesborg—Hörviken, 14 km.

I anslutning till behandlingen av Blekingenätets järnvägar berördes i betänkandet också frågan om ombyggnad av den till detta nät anslutande smalspårsjärnvägen Vislanda—Bolmen—Halmstad, vilken jämväl har spårvidden 1 067 mm.

Kommittén undersökte ur investeringsynpunkt fyra alternativ, nämligen

ersättningsanskaffning vid oförändrad spårvidd och standard, upprustning till högre standard med bibehållen spårvidd, ombyggnad till normalspår samt inspikning till 891 mm spårvidd.

Rörande inspikningsalternativet anförde kommittén, att de särskilt ur järnvägsekonomisk synpunkt framträdande olägenheterna av ett isolerat järnvägsnät med spårvidden 1 067 mm skulle kunna till en del elimineras genom att spårvidden ändrades till 891 mm. Därigenom finge Blekingenätet direkt anslutning till det stora smalspårsnät, som från Växjö och Torsås i söder sträckte sig till Örebro i norr. Den mellan de båda smalspårsnäten försiggående omlastningen i Växjö och Torsås skulle bortfalla. Då det med hänsyn till trafikomfattningen på kustlinjen icke kunde sättas i fråga att föreslå denna linje till inspikning, komme nya omlastningsstationer att uppstå i Karlshamn och Bredåkra. Därjämte kvar-

stode omlastning på de orter, där de inspikade linjerna hade anknytning till befintliga normalspårslinjer. Kommittén ansåg därför inspikningsalternativet icke vara en tillfredsställande lösning av järnvägsfrågan.

Då även vid bibehållen spårvidd betydande investeringar — vare sig dessa syftade till endast ett bibehållande av järnvägarna vid oförändrad standard eller en mera genomgripande upprustning — kunde beräknas uppkomma och då olägenheterna av omlastningen vid oförändrad spårvidd alljämt skulle bestå, ansåg sig kommittén icke heller kunna tillstyrka något av dessa alternativ.

En ombyggnad till normalspår skulle däremot enligt kommitténs uppfattning icke blott medföra en genomgripande upprustning av bana och rullande materiel utan även eliminera samtliga med det dåvarande splittrade järnvägssystemet förenade nackdelar. Trafikanterna inom järnvägarnas trafikområden finge tillgång till järnvägar, som i fråga om kapacitet, hastighet och bekvämlighet motsvarade högt ställda krav. Alla statens järnvägars typer av normalspåriga högbäriga vagnar skulle sålunda kunna ställas till trafikanternas förfogande. Därigenom skulle näringslivet inom denna landsdel beredas samma betingelser i fråga om järnvägsväsendet som vore tillfinnandes inom sådana delar av landet, där endast normalspåriga järnvägar förekomme. Den högsta tillåtna hastigheten för lokdragna tåg skulle efter ombyggnaden uppgå till 80 å 90 km/tim. Lätta motorvagnståg skulle eventuellt kunna framföras med ännu högre hastighet. Kostnads- och tidskrävande omlastningar av vagnslastgods försvunne och direkt anslutning erhöles till normalspårnätet.

I fråga om de olika linjerna inom

Blekingenätet anförde järnvägskommittén bland annat följande.

Trafiken på *linjen Karlskrona—Kristianstad* vore av hög storleksordning och i relation till trafiken å övriga linjer inom Blekingenätet den ojämförligt största. Linjens trafikintensitet vore väsentligt starkare än för någon annan statsägd smalspårsbana och fullt jämförlig med åtskilliga ej obetydliga förstatligade normalspårbanor, t. ex. Borås—Alvesta, Kalmar—Nässjö, Malmö—Simrishamn och Ystad—Eslöv. Med hänsyn härtill torde en ombyggnad av denna linje — även om ombyggnaden icke vore företagsekonomiskt motiverad — på längre sikt stimulera näringslivet i de bygder linjen genomlöpte och bidra till att den här befintliga mycket talrika befolkningen lättare kunde finna utkomstmöjligheter. Kommittén hyste följaktligen starkt grundade förhoppningar, att en investering av det för ombyggnaden erforderliga kapitalet skulle medföra gynnsamma samhällsekonomiska verkningar samt komma nutida och framtida generationer till godo.

*Linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö* hade ur järnvägsekonomiska och samhällsekonomiska synpunkter icke samma betydelse som linjen Karlskrona—Kristianstad, varför en ombyggnad av förstnämnda båda linjer enbart med beaktande av dessa synpunkter icke kunde förordas. Av chefen för försvarsstaben hade emellertid framhållits, att ur riksförsvarets synpunkt linjerna Karlskrona—Ronneby—Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda vore de bland Blekingenätets linjer, som i första hand borde ifrågakomma till ombyggnad, under det att linjen Bredåkra—Karlshamn—Kristianstad först därefter borde ombyggas. De sålunda framförda önskemålen vore av sådan natur att avgörande vikt i detta

fall måste tillmätas dem. En ombyggnad enbart av linjen Karlskrona—Kristianstad skulle ur riksförsvarets synpunkt tydligen vara oförmånlig, enär därigenom en bruten trafiklinje skulle uppstå mellan Karlskrona—Ronneby—Bredåkra och Bredåkra—Växjö. Här till komme, att ombyggnaden av samtliga ifrågavarande linjer till normalspår skulle medföra vissa trafiktekniska och driftekonomiska fördelar. För linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö gällde givetvis även, att en ombyggnad kunde förväntas befrämja näringslivets utveckling inom respektive trafikområden. Det kunde tillika förväntas att, sedan linjen Karlskrona—Kristianstad blivit normalspårig, krav skulle inom en icke alltför avlägsen framtid komma att resas på ombyggnad av de övriga två linjerna.

Medelsbehovet för en ombyggnad av själva bananläggningen Karlskrona—Kristianstad med sidolinje till Ronnebyredd beräknades (vid 1944 års penningvärde) uppgå till 15,7 milj. kr. samt av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö till 6,1 respektive 5,7 milj. kr. eller sammanlagt 27,5 milj. kr.

Kommittén förordade på anförda skäl, att utöver linjen Karlskrona—Kristianstad jämväl ombyggnad till normalspår borde ske av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Ombyggnaden av samtliga linjer borde ske i ett sammanhang. Härigenom skulle en rad olägenheter undvikas och icke obetydliga besparingar vinnas. Provisoriska anläggningar i Karlshamn och på sträckan Bredåkra—Ronneby—Ronnebyredd skulle nämligen då icke behöva utföras.

Vad beträffade *linjen Norraryd—Kvarnamåla* hade kommittén icke funnit tillräckliga skäl att föreslå linjen till ombyggnad. Tillsvidare syntes trafiken å densamma böra upprätthållas, varvid rälsbuss borde användas för persontra-

fiken och lokomotor jämte behövligt antal överföringsvagnar för godstrafiken. Vid en framtida prövning torde till övervägande böra upptas, om linjen skulle ombyggas eller om då rådande förhållanden kunde göra en nedläggning möjlig.

Beträffande *linjen Sölvesborg—Hörviken* ansåg sig kommittén icke kunna förorda, att banan ombyggdes till normalspår. Kommittén kunde emellertid under rådande förhållanden icke heller förorda, att banan nedlades. Kommittén föreslog i stället att frågan om banans framtida ställning upptogs till förnyad prövning i så god tid, att avgörande kunde fattas före den tidpunkt då ombyggnaden av huvudlinjen vore genomförd. Skulle det vid förnyad prövning visa sig lämpligt att i fortsättningen bibehålla banan, måste kostnadskrävande anordningar vidtas för dess anslutning till den ombyggda huvudlinjen.

*Sidolinjen Sandbäck—Olofström* borde enligt kommitténs uppfattning nedläggas senast då linjen Karlskrona—Kristianstad blivit ombyggd.

Rörande *linjen Vislanda—Bolmen—Halmstad* hade kommittén kommit till den uppfattningen, att linjen i vart fall icke vid dåvarande tidpunkt (år 1945) behövde ombyggas till normalspår.

Till frågan om *järnvägslinjen Gullberna—Torsås'* framtida gestaltning förklarade kommittén sig vilja återkomma i samband med behandlingen av de smalspåriga Kalmarjärnvägarna.

Sammanfattningsvis anförde kommittén, att den under sitt utredningsarbete vid sammanträden och konferenser med representanter för myndigheter och näringsliv i Blekingebygderna fått ett bestämt intryck av att befolkningen i dessa bygder främst önskade, att järnvägarna genom en ombyggnad sattes i fullgott skick, och att åtgärderna

härutinnan ginge före en fortsatt ombyggnad av vägnätet. I anslutning härtill och under hänvisning till vad kommittén tidigare anfört underströk kommittén angelägenheten av att ombyggnaden av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö icke uppskötes till en obestämd framtid. Kommittén förordade följaktligen, att statsmakterna snarast möjligt måtte fatta beslut angående ombyggnaden och att å allmän beredskapsstat erforderliga anslag för ombyggnad av de tre linjerna måtte upptas.

Kommittén framhöll, att när de sålunda föreslagna investeringarna vore till övervägande del icke direkt räntabla, desamma borde hållas utanför det statens järnvägars kapital, som vid taxesättningen beräknades förräntat med trafikinkomster.

Två reservanter<sup>1</sup> anförde, att tillräckligt vägande skäl icke föreläge för en ombyggnad av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Reservanterna kunde icke heller utan vidare biträda kommitténs förslag, att de för ombyggnad erforderliga investeringsbeloppen skulle hållas utanför det statens järnvägars kapital, som vid taxesättningen beräknades förräntat genom trafikinkomster. Under alla förhållanden borde ett så stort belopp av ombyggnadskostnaden, som motsvarade kostnaden för linjernas bibehållande vid oförändrad spårvidd och standard, upptas såsom förräntningspliktigt.

En av kommitténs ledamöter<sup>2</sup> underströk för sin del behovet av en ombyggnad utav samtliga tre linjer Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Beträffande motiven för en ombyggnad av sistnämnda två linjer kunde han icke helt ansluta sig till de i betänkandet framlagda synpunkterna utan ansåg järn-

vägsekonomiska och samhällsekonomiska skäl helt motivera, att jämväl dessa linjer ombyggdes, även om militära önskemål därom icke framställdes.

Förslaget om ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad tillstyrktes av nära nog samtliga remissmyndigheter. Till förslaget om breddning av övriga linjer ställde man sig mera tveksam även om i regel också dessa ombyggnadsåtgärder tillstyrktes. Förslaget om breddning av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö avstyrktes dock av 1944 års trafikutredning. Såsom skäl för avstyrkandet anförde utredningen, att en ombyggnad av dessa linjer, vilka hade en avsevärt mindre person- och godstrafik än kustbanan, skulle medföra betydande kostnader utöver dem, som föranleddes av en ombyggnad utav enbart sistnämnda bana. Därtill komme, att vid en jämförelse mellan kostnaderna för ombyggnad å ena sidan av enbart kustbanan och å andra sidan av samtliga tre linjer förstnämnda alternativ borde krediteras den ledigblivna rullande materielens värde vid användning på sidolinjerna. Därjämte borde genom användning av lokomotorer och rälsbussar rationaliseringen av sidolinjernas drift vid bibehållen spårvidd kunna göras billigare än kommittén beräknat. Vidare torde de årliga driftkostnaderna efter en breddning komma att öka med i runt tal 100 000 kr. Å andra sidan stode förhållandevis mycket litet att vinna genom en ombyggnad, då härigenom vid 1939 års trafikvolym endast omlastning av ca 20 000 ton eliminerades utöver vad som vid lämplig trafikdirigering kunde vinnas genom ombyggnad av enbart kustbanan.

<sup>1</sup> Professorn T. Palander och järnvägsdirektören E. G. Söderling.

<sup>2</sup> Riksdagsmannen P. A. Johnsson.

Även den lokala trafiken vore relativt obetydlig. Det tämligen livaktiga industriområdet strax norr om Karlshamn syntes med fördel kunna tillgodoseas genom transporter med överföringsvagnar och lastbilar m. m. Om man icke helt avstode från kravet, att de med en investeringsåtgärd förbundna fördelarna skulle stå i en någorlunda rimlig relation till de ekonomiska uppföringarna, framstode sålunda en ombyggnad såsom ur civil synpunkt omotiverad. Beträffande de militära skälen syntes chefen för försvarsstaben i själva verket ej ha framställt verkligt krav på ombyggnad utan endast framhållit, att vid en ombyggnad av Blekingenätets järnvägar vissa sträckor ur militär synpunkt i första hand borde ifrågakomma. Det borde uppdras åt järnvägsstyrelsen att undersöka, huruvida kommunikationerna inom sidolinjernas trafikområden icke bäst kunde förbättras utan dyrbara föranstaltningar, varvid hänsyn borde tagas till biltrafikens sannolika utveckling.

I proposition (nr 235) till 1946 års riksdag upptogs järnvägskommitténs förslag rörande ombyggnad till normalspår av vissa av Blekingenätets järnvägar till behandling. Mot bakgrunden av vad kommittén anfört och remissmyndigheterna uttalat hade departementschefen kommit till den uppfattningen, att en ombyggnad av kustlinjen Karlskrona—Kristianstad vore motiverad ur allmänna samhällsekonomiska synpunkter, då linjen ovedersägligen utgjorde huvudleden i länets kommunikationer och hade en förhållandevis livlig trafik.

Med hänsyn till att en breddning av enbart kustbanan antoges leda till ett konserverande av bestående olägenheter inom Blekingenätet och då linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö för näringslivet inom de bygder de genomlöpte finge anses utgöra bety-

delsefulla transportleder, fann sig departementschefen under beaktande jämväl av de försvarspolitiska skälen kunna förorda att även dessa linjer ombyggdes till normalspår.

Departementschefen delade kommitténs uppfattning om nödvändigheten av att nedlägga bandelen Sandbäck—Olofström. Frågan om fortbeståndet av linjerna Norraryd—Kvarnamåla och Sölvesborg—Hörviken ävensom frågan om den fortsatta järnvägsdriften å sträckan Vislanda—Bolmen borde av järnvägsstyrelsen ägnas särskild uppmärksamhet.

Kostnaderna för de föreslagna breddningsåtgärderna beräknades (vid 1945 års penningvärde) av departementschefen till 32 milj. kr., exkl. rullande materiel. Anslag för ändamålet förutsattes anvisat å allmän beredskapsstat. I samma dag till riksdagen avlåten proposition (nr 211) angående allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47 föreslogs ett belopp av 8 milj. kr. skola reserveras för ändamålet.

Frågan huruvida medlen för investeringarna skulle inräknas i statens järnvägars räntepliktiga kapital eller ej ställdes på framtiden.

I sitt utlåtande (nr 152) över propositionen nr 235 anslöt sig statsutskottet till departementschefens förslag och förordade sålunda en breddning av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Utskottet framhöll att tidpunkten för ombyggnadsarbetenas igångsättande måhända icke uteslutande kunde bestämmas med hänsyn till läget på arbetsmarknaden. Det av utskottet förordade principbeslutet finge nämligen anses innebära, att mera avsevärda, till det befintliga spårssystemet hänförliga förbättringsarbeten icke kunde ifrågakomma. Då banornas materiel vore föråldrad och försliten syntes därför ombygg-

naden icke kunna uppskjutas någon längre tid. Enligt utskottets mening borde det få ankomma på järnvägsstyrelsen att för Kungl. Maj:t framlägga de förslag, som ur denna synpunkt kunde finnas motiverade.

I anledning av motionsvis framställda yrkanden att principbeslut jämväl måtte fattas, att linjerna Norraryd—Kvarnamåla samt Sölvesborg—Hörviken skulle ombyggas till normalspår, uttalade utskottet, som icke fann sig berett att i förevarande sammanhang tillstyrka motionerna, att frågan om linjernas framtida gestaltning syntes böra ägnas den största uppmärksamhet. Enligt utskottets mening borde icke ifrågakomma att beröva en bygd en järnvägsförbindelse utan tungt vägande skäl och i varje fall icke utan att samtidigt överväganden ägde rum rörande förutsättningarna för ett tillgodoseende i annan form av bygdens berättigade krav på likvärdiga ändamålsenliga kommunikationer. Utskottet hemställde i anslutning härtill att riksdagen måtte ge Kungl. Maj:t tillkänna vad utskottet i denna del anfört.

Riksdagen biföll utskottets förslag (Rskr. 210) och godkände likaledes förenämnda proposition nr 211 (SU 160, Rskr. 213).

Efter framställning av 1943 års järnvägskommitté bemyndigade Kungl. Maj:t år 1947 järnvägsstyrelsen, att vid underhållet av och materielanskaffningen för de smalspåriga järnvägslinjer, som enligt 1946 års riksdags principbeslut framdeles skulle ombyggas till normalspår, i lämplig utsträckning vidta sådana åtgärder, som kunde underlätta införandet i sinom tid av normalspårdrift. Med stöd av detta bemyndigande kunde statens järnvägars driftkostnadsstat belastas med merkostnaderna för denna omställning till normalspårdrift.

Byggnadsarbetena kommo emellertid icke att få någon större omfattning under de därpå närmast följande åren, främst beroende på att de arbetsmarknadspolitiska åtgärderna icke behövde sättas in. Frågan om Blekingenäts ombyggnad kom emellertid att aktualiseras vid flera riksdagar. 1949 års riksdags revisorer uttalade sålunda att, oavsett spörsmålet om tiden kunde anses vara inne att uppta 1946 års riksdagsbeslut till omprövning, enligt revisorerernas uppfattning möjlighet borde föreligga för järnvägsstyrelsen att inom ramen för det av Kungl. Maj:t redan lämnade bemyndigandet bedriva de påbörjade övergångsarbetena i snabbare och effektivare takt än dittills. Ordinarie investeringsmedel förutsattes därvid i ökad omfattning komma till användning. Sammanfattningsvis uttalade revisorerna, att den förevarande frågan måste anses vara av den allmänna betydelse, att dess lösning icke utan allvarliga återverkningar i olika avseenden kunde skjutas ytterligare framåt.

I sitt utlåtande (nr 177) häröver tillstyrkte statsutskottet vid 1950 års riksdag av revisorerna framlagt förslag att 1946 års principbeslut i frågan borde göras till föremål för omprövning. Därvid syntes främst böra övervägas, huruvida icke tidpunkten kunde anses vara inne att uppta berörda ombyggnadsarbeten på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram. Riksdagen beslöt i enlighet härmed (Rskr. 319).

Genom beslut den 22 juni 1950 anbefallde Kungl. Maj:t 1943 års järnvägskommitté att — utan avbidan på färdigställandet av kommitténs blivande betänkande i vad avsåge Roslagsbanorna — upprätta en preliminär plan för ombyggnad av staten tillhöriga smalspåriga järnvägar. I anledning härav framlade kommittén i skrivelse den 18 november 1950 en dylik plan. Kommit-

tén ansåg härvid, att breddningen av Blekingenätet borde uppföras å statens järnvägars ordinarie investeringsprogram med turordning i princip före övriga företag. Kommittén framhöll dock, att — med hänsyn till att stora förberedelsearbeten erfordrades — hinder icke syntes behöva möta att under förberedelse tiden genomföra annat angeläget ombyggnadsarbete av mindre omfattning utan att därigenom eftersätta och fördröja ombyggnaden av Blekingenätet.

I yttrande över planen underströk järnvägsstyrelsen, att ur företagsekonomiska synpunkter räntabla arbeten undantagslöst borde i första rummet komma till utförande. Vad beträffade upptagande i ordinarie investeringsplan av Blekingenätets ombyggnad kunde styrelsen icke finna, att ombyggnaden skulle kunna realiseras, förrän rådande begränsning av statens järnvägars investeringar hävts eller i vart fall företaget erhållit ökat utrymme på investeringsområdet.

Spörsmålet behandlades i statsverkspropositionen till 1951 års riksdag (bil. 27, p. 14), varvid departementschefen följde järnvägsstyrelsens förslag men förutsatte, att pågående förberedelsearbeten på Blekingenätets linjer borde fortsättas — en uppfattning som delades av riksdagen (SU 9, Rskr. 70).

Arbetena med kustbanan Kristianstad—Karlskrona utfördes i två byggnadsetapper, delen Kristianstad—Karlskrona, 60 km, och delen Karlshamn—Karlskrona, 70 km. Dessa delar öppnades för normalspårstrafik den 1 september 1954, resp. den 1 september 1957.

Totalt ha för dessa breddningsarbeten till och med budgetåret 1958/59 anvisats 39 208 000 kr. Dessutom ha under budgetåret 1947/48—1951/52 av statens järnvägars driftmedel för ändamålet an-

vänts 2 810 000 kr., varjämte terrasseringsarbeten i viss omfattning utförts och bekostats av arbetsmarknadsstyrelsen.

Avskrivningsfrågan löstes vid 1955 års riksdag. Statsmakterna delade härvid den av 1943 års järnvägskommitté framförda synpunkten, att det kapital, som kunde komma att investeras för ombyggnad av Blekingenätets järnvägar, borde hållas utanför statens järnvägars räntepliktiga kapital. Det till och med budgetåret 1954/55 nedlagda investeringsbeloppet om 26 milj. kr. avskrevs därför. Under vart och ett av budgetåren 1955/56—1958/59 upptogs å driftbudgeten ett avskrivningsanslag svarande mot det för resp. budgetår anvisade investeringsanslaget.

Under hänvisning till de under 1950-talet nödvändiga begränsningarna av de statliga investeringarna uttalade departementschefen i statsverkspropositionen till 1954 års riksdag (bil. 27, p. 5), att ombyggnadsarbetena på linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö icke borde upptas, med mindre läget på arbetsmarknaden påkallade deras utförande såsom sysselsättningsarbeten. Med anledning härav ha endast smärre terrasseringsarbeten m. m. i arbetsmarknadsstyrelsens regi utförts på linjen Karlshamn—Vislanda och då främst på delen närmast Karlshamn.

Trafiken på järnvägslinjerna Sandbäck—Olofström och Sölvesborg—Hörviken har numera helt eller delvis nedlagts. Sålunda nedlades trafiken helt på bandelen Sandbäck—Olofström den 1 januari 1951 och likaledes totalt på bandelen Lister-Mjällby—Hörviken den 1 oktober 1956. På delen Sölvesborg—Lister-Mjällby nedlades person- och styckegodstrafiken den 1 oktober 1956, under det att vagnslastgodstrafiken alltjämt där upprätthålles, sedan denna

bansträcka enligt Kungl. Maj:ts beslut den 13 augusti 1954 ombyggt till normalspår.

### B. Järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö

I särskild framställning den 23 oktober 1944 föreslog 1943 års järnvägskommitté Kungl. Maj:t att godkänna ett mellan kommittén och Bergsjö järnvägskommitté träffat avtal om ombyggnad genom statens försorg av den smalspåriga (891 mm) järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö till normalspår med anlitan­de av bl. a. medel ur den s. k. Bergsjö bredspårsfond. Kommittén föreslog vidare, att förberedande åtgärder måtte vidtas för banans ombyggnad i så god tid, att denna kunde komma till utförande så snart konjunkturläget befundes motivera dylika arbeten.

I anledning av järnvägskommitténs framställning föreslog Kungl. Maj:t i propositionen nr 107 till 1945 års riksdag, att banan skulle av staten ombyggas till normalspår med anlitan­de av Bergsjö bredspårsfond. Ombyggnaden förutsattes icke komma till utförande, förrän läget befundes motivera dylika arbeten såsom led i åtgärder för syssel­ättning av friställd arbetskraft. Riksdagen beslöt i enlighet härmed (SU 107, Rskr. 211).

I propositionen nr 211 till 1946 års riksdag angående allmän beredskaps­stat för budgetåret 1946/47 uppfördes förutom de tidigare behandlade Blekingelinjerna jämväl ombyggnad till normalspår av linjen Harmånger—Bergsjö.

Sedermera föreslog 1943 års järnvägskommitté i sin år 1950 framlagda plan, att linjen Harmånger—Bergsjö uppfördes med förtursrätt.

Med hänsyn till att trafiken på ifrå­gavarande linje varit obetydlig, ha om-

byggnadsplanerna icke förts vidare. Tvärtom ha med hänsyn till den vikan­de trafiken skälen för en nedläggning av banan vuxit sig allt starkare. I an­ledning härav tillkallades år 1957 en sakkunnig<sup>1</sup> för att utreda frågan om järnvägslinjen Harmånger—Bergsjös framtida ställning och därmed samman­hängande spörsmål. En för staten god­tagbar lösning av frågan kunde emel­lertid vid denna tid icke åvägabringas, och utredningsmannen entledigades år 1958 på egen begäran från sitt uppdrag. Förhandlingar om hävande av 1944 års avtal ha därefter förts mellan kommu­nikationsdepartementet, å ena, samt Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad, å andra sidan. Dessa förhandlingar äro ännu ej avslutade. Slutligen har järn­vägsstyrelsen i skrivelse den 28 septem­ber 1959 hos Kungl. Maj:t hemställt om bemyndigande att nedlägga järnvägs­trafiken på banan och uppriva spår­anläggningen.

### C. Järnvägslinjer i Östra Småland

I del III av sitt betänkande föreslog 1943 års järnvägskommitté bl. a. ombygg­nad till normalspår av följande smal­spåriga järnvägslinjer i Östra Småland, nämligen banorna

Gullberna—Torsås—Bergkvara<sup>2</sup>, 50 km,  
Kalmar—Torsås, 40 km,  
Kalmar—Berga, 77 km,  
Växjö—Hultsfred, 116 km,  
Åtvidaberg—Västervik, 77 km,  
Jenny—Hultsfred, 66 km, och  
Sävsjö—Vetlanda, 30 km.

#### *Järnvägslinjerna Gullberna—Torsås*

<sup>1</sup> Landshövdingen J. Lingman.

<sup>2</sup> Järnvägslinjen (Karlskrona—)Gullberna—Torsås—Bergkvara tillhör geografiskt, och tidigare också i spårviddhänseende, Blekingenätet men ansågs av kommittén böra behandlas i samband med de smal­spåriga Kalmarjärnvägarna.

—*Bergkvara, Kalmar—Torsås och Kalmar—Berga*, av vilka den förstnämnda har spårvidden 1 067 mm medan de båda övriga tillhöra 891 mm-nätet, behandlades av järnvägskommittén i ett sammanhang. Såsom alternativ till breddning övervägdes — i syfte att eliminera åtminstone spårviddsavbrottet i Torsås — inspikning av spåret till 891 mm på linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara, men denna lösning avvisades av kommittén med hänvisning till att ny (d. v. s. oavsett om linjen Karlskrona—Kristianstad hade spårvidden 1 067 eller 1 435 mm) omlastning därvid skulle uppkomma i Karlskrona/Gullberna av större omfattning än den som undslupes i Torsås.

Vid breddning av hela linjen Gullberna—Kalmar—Berga skulle visserligen ny omlastning tillkomma i Ljungbyholm, Sandbäckshult och Ruda i fråga om trafik mellan, å ena sidan, den ombyggda linjen samt, å andra sidan, järnvägslinjerna Ljungbyholm—Påryd<sup>1</sup>, Mönsterås—Fagerhult<sup>1</sup> och Oskarshamn—Växjö, men totalt sett komme omlastningen att minska med 50 000 ton vid 1945 års trafikomfattning. Ombyggnaden skulle vidare öppna möjlighet för snabba förbindelser med det övriga Sverige genom en sydostkustbana med anslutning i Berga till redan befintlig normalspårig järnväg till Linköping. Restiden Linköping—Kalmar skulle därigenom kunna nedbringas från dåvarande 6½ till 3½ timmar. Kostnaden för breddning av hela linjen Gullberna—Kalmar—Berga beräknades av kommittén uppgå till 13,6 milj. kr. (vid 1946 års prisnivå).

I två likalydande motioner (I: 266 och II: 360) vid 1955 års riksdag upptogs frågan om ombyggnad av *linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara* till normalspår. I motionerna avvisades med

hänsyn till kravet på tillfredsställande transportförsörjning möjligheten att helt nedlägga bandelen och ersätta trafiken på densamma med landsvägstrafik. Ett bibehållande av spårvidden 1 067 mm skulle å sin sida medföra att bandelen komme att kvarligga såsom en isolerad linje mellan normalspårslinjen Karlskrona—Kristianstad, å ena, samt 891 mm-nätet, å andra sidan, vilket skulle innebära en påtaglig försämring av transportförhållandena. En inspikning av spåret till 891 mm kunde heller icke godtas. En dylik omändring förutsatte ett avsevärt kapitalutlägg för spårbyte samt särskild terminalanläggning i Karlskrona. Eventuellt uppkommande merintäkter skulle åtas upp av merkostnaderna för omlastningar och användning av överföringsvagnar. De med olika spårvidd förenade olägenheterna komme att kvarstå. För en ombyggnad till normalspår talade de av 1943 års järnvägskommitté framförda skälen, bland vilka motionärerna särskilt underströko olika, av dem förmodade trafiktekniska vinster genom tillkomsten av en sammanhängande normalspårig sydostkustbana Kristianstad—Karlskrona—Kalmar—Linköping. Under hänvisning till att efter en ombyggnad dieseldrift sannolikt skulle komma att anordnas, varvid transportkostnadsnivån torde bli ungefär densamma som på de elektrifierade stambanorna, komme enligt motionärernas uppfattning godset att transporteras över Torsås—Kalmar—Berga, då denna transportled utgjorde den kortaste transportvägen. Härigenom komme trafikvolymen att öka därhän, att järnvägen enligt modern transportekonomisk uppfattning bleve fullt bärkraftig. Slutligen borde beaktas, att sydostkust-

<sup>1</sup> Linjerna Ljungbyholm—Påryd och Sandbäckshult—Fagerhult äro numera nedlagda.

banan verksamt skulle bidra till att minska av motionärerna uppgiven överbelastning av bl. a. linjen Linköping—Malmö, vilken påstods ha tagit sig uttryck i svårigheter att framföra tågen rätttidigt.

I ett över motionerna avgivet yttrande konstaterade järnvägsstyrelsen inledningsvis, att ur rent företagsekonomisk synpunkt järnvägslinjen med hänsyn till sin ringa trafikomfattning och dåliga driftekonomi borde helt nedläggas. Styrelsen sade sig dock dela motionärernas uppfattning, att en sådan åtgärd för det dåvarande icke lämpligen kunde och borde ifrågakomma, men stödde sig därvid i vissa avseenden på annan motivering.

Den omständigheten, att en med järnvägslinjen likvärdig billinje, d. v. s. billinjetrafik med genomgående avgiftsberäkning och tillämpning av statens järnvägars taxa, av allt att döma skulle medföra ett avsevärt driftunderskott, borde i och för sig icke hindra ett nedläggande, när detta underskott i varje fall bleve avsevärt lägre än vid oförändrad driftform. Att en bygd genom tillkomsten av en järnväg en gång erhållit vissa fördelar i transport- och fraktkostnadshänseende till följd av vissa nu enbart historiskt betingade särdrag i järnvägsdriften, kunde dessutom icke rimligtvis tagas till intäkt för krav på att denna undantagsställning oberoende av de ändrade förutsättningarna skulle fortbestå för all framtid. Framförallt gällde detta i fall då själva grundförutsättningen, nämligen järnvägslinjens existensberättigande, icke längre vore för handen i och med att järnvägsföretaget blivit alltmer förlustbringande och så gott som helt förlorat sin tidigare betydelse för bygden på grund av och samtidigt med transportteknikens förändring. Det låge för övrigt i sakens natur och sam-

manhänge med nyssnämnda förändring i transporttekniken, att en billinje kunde bli ett icke blott likvärdigt utan i väsentliga hänseenden — i fråga om smidig anpassning till bebyggelsen, möjlighet till transporter från dörr till dörr etc. — för trafikanterna ändamålsenligare trafikmedel än en järnvägslinje, även om den förra skulle medföra ett något högre pris på transporttjänsterna på grund av att den ej i samma mån som järnvägen subventionerades av andra, bärkraftigare linjer.

I fråga om motionärernas påstående, att ett nedläggande sannolikt skulle omedelbart nödvändiggöra vissa investeringar i vägnätet, vilka eljest skulle bli erforderliga först i en mera avlägsen framtid, anförde järnvägsstyrelsen, att vid nedläggning trafiken komme att överföras till riksväg 4, som redan befunne sig i sådant skick att den utan vidare kunde tåla den av driftomläggningen förorsakade förhållandevis ringa trafikökningen, i fordon räknat endast 5 å 6 procent.

Såsom främsta skäl för fortsatt upprätthållande av järnvägstrafiken anförde styrelsen att ett nedläggande av bandelen Gullberna—Torsås skulle ytterligare försämra det redan otillfredsställande driftresultatet på bandelen Kalmar—Torsås och därmed utgöra incitament till fortsatta nedläggningsåtgärder. Styrelsen hyste vidare åsikten, att järnvägens bibehållande för det dåvarande kunde vara av viss betydelse för den berörda bygdens näringsliv.

Alternativet att bibehålla bandelen med oförändrad spårvidd ansåg styrelsen i likhet med motionärerna och på i motionerna anförda skäl böra avvisas.

De i motionerna anförda skälen mot omändring av spårvidden till 891 mm — bl. a. de tidigare omnämnda olägenheterna i Karlskrona och svårigheterna

att med bibehållande av två spårvidder på ett tillfredsställande sätt ordna tidtabellen på sträckan Gullberna—Karlskrona — ansåg styrelsen ha överdrivits och fann i anledning därav skälen mot en dylik omändring icke vara bärande.

I fråga om alternativet att ombygga järnvägslinjen till normalspår sade sig styrelsen, utan att närmare ingå på prövning av sannolikheten utav den förväntade trafikökningen till följd av breddningen, anse att en motsvarande trafikökning icke finge betraktas såsom utesluten även vid inspikning till 891 mm, då det i sista hand icke vore transporttiden utan priset på transporttjänsterna, som vid tunga transporter av här ifrågakvarande slag vore avgörande för trafikantens val av transportmedel. Av de i en tänkt sydostkustbana ingående bansträckorna syntes vidare delen Berga—Kalmar böra komma i fråga till ombyggnad i första rummet. Då detta emellertid icke kunde tänkas ske förrän tidigast om tio år (räknat från år 1955) ansåg styrelsen det mindre välbetänt att redan vid dåvarande tidpunkt på sträckan Karlskrona—Torsås göra investeringar, som kunde väntas bli till nytta först i en oviss framtid och endast under förutsättning att jämväl bandelarna Berga—Kalmar och Kalmar—Torsås ansåges böra ombyggas till normalspår.

Under hänvisning till att kostnaderna för ombyggnad av styrelsen beräknats till ca 10 milj. kr., d. v. s. 3 milj. kr. mer än som angivits i motionerna, samt att enligt styrelsens mening en ändring av spårvidden till 891 mm för det dåvarande framstode såsom den lämpligaste och billigaste lösningen av ifrågakvarande spårviddsproblem, hemställde järnvägsstyrelsen att statsutskottet måtte avstyrka motionerna.

Länsstyrelsen i Kalmar län framhöll

i yttrande över motionerna, att ombyggnad av järnvägarna Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred och Kalmar—Berga vore av större betydelse för länets samfärdsel än en ombyggnad av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara men att mycket starka skäl talade för att även linjerna Karlskrona—Torsås—Kalmar snarast ombyggdes och att i samband med ombyggnaden av Blekinge kustbanor frågan om linjen Gullberna—Torsås—Bergkvaras ombyggnad till normalspår prövades. Med framhållande av att en ombyggnad av denna järnväg icke finge fördröja frågan om en breddning av järnvägarna Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg och Kalmar—Berga tillstyrkte länsstyrelsen bifall till motionerna.

Länsstyrelsen i Blekinge län erinrade om att den sedan lång tid tillbaka stagnerande ekonomiska utvecklingen och befolkningsutvecklingen i Blekinge i hög grad förbättrats under det då gångna året inom länets västra delar, särskilt inom Karlshamnssområdet, vartill ombyggnaden av järnvägen å sträckan Kristianstad—Karlshamn till normalspår säkerligen i viss grad hade varit stimulerande. Enligt länsstyrelsens uppfattning kunde ombyggnad av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara till normalspår på motsvarande sätt medföra en stimulerande effekt inom länets östligast belägna del. De dåliga kommunikationerna hade under de senaste årtiondena sannolikt varit en av huvudorsakerna till den fortskridande avfolkningen av östra länsdelen, där Jämjöområdet mellan åren 1930 och 1952 företett en folkmängdsminskning med 15 procent mot 0,6 procent inom östra Blekinge i övrigt (inkl. Karlskrona stad). Vissa åtgärder hade redan vidtagits för att genom ökad industrialisering och utbyggnad av tätorterna påverka befolkningsutvecklingen i östra

Blekinge i gynnsam riktning. Härvid syntes det vara av mycket stor betydelse att järnvägen Gullberna—Torsås inpassades i normalspårsnätet. Med hänsyn härtill och då även i övrigt goda skäl för ombyggnad föreläge tillstyrkte länsstyrelsen motionerna.

Arbetsmarknadsstyrelsen framhöll i sitt yttrande över motionerna, att det visserligen vore av intresse att förbättringar träffades för en ombyggnad till normalspår av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara men att denna fråga icke lämpligen kunde behandlas oberoende av frågan om övriga smalspåriga järnvägar i Kalmar län. Styrelsen erinrade om sitt uttalande i yttrandet över 1943 års järnvägskommittés betänkande del III, att bland de smalspåriga järnvägarna i Östra Småland och Östergötland det syntes angelägnast med en ombyggnad av järnvägslinjerna Ätvidaberg—Västervik—Hultsfred och Kalmar—Berga, medan ombyggnad av järnvägslinjen Karlskrona—Torsås—Kalmar huvudsakligen kunde motiveras med att denna linje efter ombyggnad till normalspår av angränsande smalspåriga linjer eljest skulle komma att utgöra en isolerad smalspårig järnväg. Sedan detta yttrande avgavs hade enligt styrelsens förmenande inga förändringar inträffat, som motiverade ett ändrat ställningstagande från styrelsens sida.

I utlåtande (nr 152) över motionerna avvisade även statsutskottet — som av de i motionerna anförda skälen bibragts den uppfattningen att bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara måste betraktas såsom ett specialfall inom det smalspåriga järnvägsnätet och därför borde underkastas särskild prövning—möjligheten att bibehålla järnvägslinjen med oförändrad spårvidd. Vad gällde inspikning av spåret till 891 mm spårvidd hade utskottet särskilt beaktat järnvägsstyrelsens förordande av detta

alternativ men fann av järnvägsstyrelsen gjord kostnadsjämförelse icke vara alldeles rättvisande. Järnvägsstyrelsen hade nämligen i sina kalkyler belastat ombyggnadsalternativet med samtliga kostnader men inspikningsalternativet allenast med sådana kostnader som orsakades av själva spårviddsändringen, medan det i samband med inspikningen nödvändiga utbytet av slippers, räls och växlar ansetts böra betraktas såsom en separat rationaliseringsåtgärd, och mot varandra ställt en ombyggnadskostnad av 10,0 milj. kr. (vid lägre banteknisk standard 6,3 milj. kr.) och en inspikningskostnad av 300 000 kr. Med tillämpning av samma beräkningsgrunder skulle kostnaderna för en inspikning enligt vad utskottet underhand inhämtat däremot uppgå till ca 2,9 milj. kr. och skillnaden de båda alternativen emellan vore följaktligen icke så avsevärd som av järnvägsstyrelsens remissyttrande kunde synas framgå. Av än större intresse fann emellertid utskottet det i och för sig vara, att en omändring av spårvidden till 891 mm i syfte att nedbringa underhållskostnaderna och möjliggöra samdrift med bandelen Torsås—Kalmar skulle dra den betydande kostnaden av inemot 3 milj. kr. En kapitalinvestering av denna relativa storlek, i förevarande fall närmast att jämställa med en faktisk nybyggnad av en smalspårig järnvägslinje, måste uppenbarligen bli till betydande nytta för att kunna ekonomiskt motiveras. Då emellertid en dylik åtgärd knappast torde leda till någon större trafikökning och därmed ej heller till någon egentlig förbättring av driftresultatet, ville det synas utskottet som om de eventuella fördelarna icke skulle stå i rimlig proportion till de därmed förbundna kostnaderna. Att i rådande läge, då utvecklingen syntes gå i riktning mot en avveckling av smalspårssystemet

met genom antingen breddning eller nedläggning av vederbörande bandelar, upprusta en smalspårslinje till högre standard med samtidigt bibehållande av smalspårsdriften, framstode ej heller såsom välbetänkt. Med hänsyn till berörda omständigheter vore utskottet icke berett — såframt icke mera övertygande skäl kunde förebringas — att tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag om inspikning av bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara.

Med hänsyn till bl. a. det förhållandet att de bygder om vilka här vore fråga tillhörde de i kommunikationshänseende mest vanlottade delarna av vårt land och att en förbättring av trafikförhållandena därför i och för sig framstode såsom angelägen, ville utskottet icke bestrida att ombyggnadsalternativet ur flera synpunkter utgjorde den mest ändamålsenliga lösningen av det förevarande järnvägsproblemet. Utskottet ansåg sig dock icke böra direkt förorda en ombyggnad till normalspår på grund av att flera betydelsefulla problem ännu icke blivit tillräckligt klarlagda. Detta gällde speciellt frågan om den framtida trafikutvecklingen efter en breddning, därvid utskottet icke främst fäst avseende vid de mera lokalt betonade transportuppgifterna utan snarare vid den omständigheten, att järnvägslinjen utgjorde ett led i en tänkt sydostkustbana, varigenom de ifrågavarande i kommunikationshänseende nu missgynnade bygder skulle sammanknytas med det normalspåriga järnvägsnätet såväl norr- som västerut förmedelst en huvudlinje av stambanetyp. Utskottet fann det vara av behovet påkallat att härmed sammanhängande problem bleve närmare utredda innan ett avgörande i den av motionärerna aktualiserade frågan träffades. Det centrala spörsmålet vore därvid självfallet vilken vikt som ur bl. a.

trafikt tekniska och näringspolitiska synpunkter kunde tillmätas sydostkustbaneprojektet i och för sig. Även en rad detaljfrågor inställde sig, såsom sträckningen av linjen från Gullberna till Torsås—Bergkvara.

Om hänsyn toges enbart till den bandel det här närmast gällde, syntes slutligen nedläggningsalternativet icke kunna helt uteslutas. För en sådan åtgärd talade i första hand godstrafikens starka nedgång, vilken dock i icke ringa grad torde ha berott på bandelens karaktär av smalspårslinje och dåliga tekniska standard i övrigt. Huruvida den av utskottet såsom ytterst önskvärd betecknande förbättringen av bygdens trafikförhållanden vore möjlig med enbart en upprustning av vägnätet, ansåg sig utskottet icke på grundval av föreliggande uppgifter kunna bedöma, varför det syntes angeläget att jämväl dessa frågor blev utredda och klarlagda i samband med prövningen av ombyggnadsalternativet.

Enligt utskottets mening finge det ankomma på Kungl. Maj:t att avgöra, huruvida den utredning som utskottet funnit erforderlig borde anförtros 1953 års trafikutredning eller en för ändamålet särskilt tillsatt kommitté. Under alla omständigheter borde de lokala intressenterna på ett eller annat sätt bli företrädade under utredningsarbetet. Utskottets förslag utmynnade i att riksdagen måtte anhålla att Kungl. Maj:t ville föranstalta om utredning av de av utskottet angivna spörsmålen.

Riksdagen biträdde utskottets förslag (Rskr. 330) och genom remiss den 17 juni 1955 överlämnade Kungl. Maj:t riksdagens skrivelse jämte utskottsutlåtandet till 1953 års trafikutredning för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

Uti skrivelse i februari 1954 hemställde den s. k. Sydostkustbanekommit-

tén, utsedd av städerna Linköping, Kalmar, Karlskrona och Kristianstad samt Kalmar läns kommunikationsråd, hos Kungl. Maj:t att en utredning måtte verkställas rörande betydelsen av en sydostkustbana Linköping—Kalmar—Karlskrona—Kristianstad—Hässleholm. Rörande motiven härför anförde kommittén bl. a., att 1943 års järnvägskommitté icke närmare prövat frågan om betydelsen av en sydostkustbana såsom en sammanhängande järnväg utan endast undersökt däri ingående smalspåriga järnvägar. Måhända hade järnvägskommittén ansett, att med hänsyn till de för kommittén utfärdade direktiven kommittén icke ägt ingå på en prövning av en dylik fråga. De av olika myndigheter över järnvägskommitténs betänkande avgivna yttrandena hade i stor utsträckning kommit att präglas av järnvägskommitténs uppläggning av utredningen, nämligen att behandla varje undersökt bana såsom isolerad företeelse utan att samtidigt närmare pröva frågan i vad mån järnvägen efter ombyggnad i förening med anslutande järnvägar bleve i stånd att uppta genomgående trafik. Järnvägsstyrelsen ginge visserligen i sitt yttrande vid behandlingen av järnvägarna Karlskrona—Kalmar—Berga i allmänna ordalag in på frågan, i vad mån nämnda järnvägar efter en ombyggnad skulle kunna uppta genomgående trafik, men avvisade denna möjlighet med hänsyn till den högre transportkostnad, som enligt styrelsen kunde antas föreligga å dessa banor, även efter en ombyggnad. Frågan hade emellertid icke undersökts från den förutsättningen, att transportkostnaden per trafikenheter efter en breddning antoges vara så låg, att den närmade sig transportkostnadsnivån på stambanorna, och att alltså godset borde transporteras på sydostkustbanan, då denna transportled medförde den

kortaste transportvägen. Omfattningen av det trafikunderlag, som en sydostkustbana under nämnda förutsättning skulle kunna påräkna, borde alltså klarläggas. Om därvid trafikunderlaget kunde beräknas bli tillräckligt för en ur vanliga affärsmässiga synpunkter sett räntabel drift, finge detta anses vara ett starkt skäl för en dylik trafikled. Vid bedömandet av förhållandena i sydöstra Sverige borde även hänsyn tagas till vilken betydelse förefintligheten av en sydostkustbana skulle ha. En sydostkustbana syntes även få betydelse för frågan om den framtida gestaltningen av det smalspåriga järnvägsnätet i östra Småland. Starka skäl talade sålunda enligt kommitténs mening för att frågan om betydelsen av en sydostkustbana bleve föremål för utredning.

Sedan inom Sydostkustbanekommittén — i vilken numera ingå representanter även för städerna Malmö, Hälsingborg och Hässleholm — viss utredning verkställts rörande förutsättningarna för och verkningarna av en sydostkustbana, framlade kommittén i november 1959 ett betänkande<sup>1</sup>, i vilket sammanfattningsvis anfördes bl. a. följande.

Den stagnation som kännetecknade befolkningens och näringslivets utveckling i sydöstra Sverige vore delvis orsakad av att transportapparaten inom området, speciellt järnvägarna, vore mindre tillfredsställande. Vid en bedömning länsvis föreläge t. ex. för Kalmar län en eftersläpning i fråga om järnvägsinvesteringarna för perioden 1931—1960, som av kommittén beräknats utgöra mellan 93 och 136 milj. kr.

För att motverka nyssnämnda stagna-

<sup>1</sup> »Förslag till Sydostkustbana Stockholm—Linköping—Kalmar—Karlskrona—Kristianstad—Malmö/Hälsingborg» (stencilerat, 82 sid. jämte 19 bilagor).

tion borde det enligt kommittén övervägas att uppställa en regional utvecklings- och åtgärdsplan för området med huvudsyfte att åstadkomma en stegring av samtliga investeringar som vore ägnade att höja landsdelens produktionsförmåga. Ett naturligt led i utvecklingsarbetet vore rationalisering av områdets järnvägsväsen genom inrättande av sydostkustbanan såsom en huvudlinje utav stambanetyyp, vilken i huvudsak borde följa redan befintliga normal- och smalspåriga järnvägslinjer genom området och lämpligast erhålla sträckningen Linköping—Hultsfred—Berga—Kalmar — Torsås — Karlskrona — Kristianstad — Hässleholm — Malmö/Hälsingborg.

Kommittén hade beräknat att sydostkustbanans trafikintensitet med största sannolikhet skulle komma att överstiga 1 milj. bruttotonkm per år och bankm, varav ca 0,5 milj. hänförts till sådan fjärrgodstrafik i vagnslaster till och från området, som genom sydostkustbanan finge en kortare transportsträcka. Person- och styckegodstrafiken samt den lokala vagnslastgodstrafiken hade icke undersökts men kunde på grundval av försiktiga antaganden uppskattas till 0,5 à 0,7 milj. bruttotonkm per år och bankm.

Storleken av den investering, som erfordrades för ombyggnad och upprustning av de i sydostkustbanan ingående järnvägslinjerna, hade av kommittén beräknats till 73 milj. kr. vid 1956 års prisnivå. Därtill komme eventuellt kostnaden för elektrifiering, beräknad till 36 milj. kr., vilken dock enligt kommitténs mening icke borde medräknas i förevarande sammanhang, bl. a. därför att det i dagens läge kunde vara osäkert, huruvida detta vore den lämpligaste driftformen.

Till belysande av sydostkustbanans betydelse ur samhällsekonomisk syn-

punkt hade kommittén beräknat, att enbart värdet av tidsvinster för resande mellan Stockholm och Kalmar/Karlskronaområdet samt mellan detta område och regionsjukhusen i Linköping och Lund uppginge till 350 000 à 700 000 kr. per år. Vid införandet av en särskild stambanetaxa, som vore lägre än taxorna på sidolinjerna, komme förefintligheten av en sydostkustbana att medföra lägre beforderingsavgifter för godset än vid bibehållande av nuvarande järnvägssystem. Vidare komme sydostkustbanan att medföra snabbara, smidigare och bekvämare gods-transporter.

Sydostkustbanans ekonomi hade bedömts dels från statisk synpunkt, d. v. s. under den förutsättningen att sydostkustbanans trafikökning komme att leda till motsvarande minskning på andra delar av järnvägsnätet, varvid den kostnadsbesparande rationaliseringseffekten stode i centrum för intresset, dels ur dynamisk synpunkt, innebärande att det förbättrade konkurrensläge, som standardhöjningen komme att medföra för järnvägen i förhållande till andra transportmedel, enligt kommitténs mening borde bidra till en gynnsam ekonomi. I den mån landsdelens produktionsförmåga höjdes finge vidare på längre sikt räknas med en icke obetydlig ökning av den samlade efterfrågan på transporter, av vilken ökning även järnvägen borde få sin del.

Kommittén sade sig av förklarliga skäl icke ha kunnat göra en totalkalkyl över sydostkustbaneprojektets ekonomi utan hade begränsat sig till vissa försiktiga delkalkyler, avseende »vinstposter» för statens järnvägar såsom affärsdrivande företag, främst rationaliseringsvinster till följd av lägre driftkostnader, avståndsförkortningar, bättre utnyttjande av rullande materiel, för-  
enklingar av trafiken på andra järnvä-

gar inom sydostkustbaneområdet samt inbesparade investeringar i järnvägs-linjen Karlskrona—Emmaboda—Kalmar (inalles 2,3 å 4,3 milj. kr. per år) men därjämte även genom förbättrat konkurrensläge inträdd trafikökning (inalles ca 1,7 milj. kr. per år). Totalt bleve den årliga resultatförbättringen för statens järnvägar enbart av angivna orsaker 4 å 6 milj. kr. per år. Sydostkustbaneprojektet komme därmed enligt kommitténs mening att ha goda möjligheter att bli lönsamt icke endast i sig självt utan jämväl från statens järnvägars företagsekonomiska synpunkter. Kommittén hade av detta och andra skäl kommit till den uppfattningen, att sydöstra Sveriges järnvägsfråga borde erhålla en lösning som stode i huvudsaklig överensstämmelse med det av kommittén framlagda förslaget.

Genom beslut av chefen för kommunikationsdepartementet den 23 februari 1960 överlämnades såväl den i februari 1954 gjorda framställningen som den i november 1959 slutförda utredningen rörande inrättandet av en sydostkustbana till 1953 års trafikutredning för att tagas under övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

I anledning av två vid 1959 års riksdag väckta motioner (I: 119 och II: 145), vari hemställdes, att i investeringsreserven för budgetåret 1958/59 jämväl måtte upptas ombyggnad till normalspår av *järnvägslinjen Kalmar—Berga med sidolinjen Sandbäckshult—Mönsterås*, framhöll statsutskottet (SU 9) att då utredning påginge inom järnvägsstyrelsen rörande breddning av nämnda linjer, utskottet för sin del icke kunde förorda bifall till motionerna. Utskottet fann det emellertid vara angeläget — icke minst med hänsyn till sysselsättningsläget — att utredningen inom järnvägsstyrelsen bedrevs med

all möjlig skyndsamhet, så att definitiv ställning till frågan kunde tagas redan under år 1959. Riksdagen avskog motionerna (Rskr. 89).

Sedan Kungl. Maj:t i skrivelse den 28 maj 1959 fäst järnvägsstyrelsens uppmärksamhet på vad statsutskottet anfört rörande angelägenheten av att utredningsarbetet rörande ombyggnad till normalspår av järnvägen Kalmar—Berga med sidolinjen Sandbäckshult—Mönsterås bedrevs med all möjlig skyndsamhet, har järnvägsstyrelsen anmält att nämnda utredning väntades bli färdig under år 1960.

I en av arbetsmarknadsstyrelsens lokaliserings- och utredningsbyrå år 1960 verkställd lokaliseringsutredning för Kalmar län har slutligen anförts, att oberoende av sydostkustbaneprojektet starka skäl ur lokaliseringssynpunkt talade för att bandelarna Kalmar—Berga och Mönsterås—Sandbäckshult borde bibehållas och ombyggas till normalspår.

Beträffande *järnvägslinjen Växjö—Hultsfred* framhöll 1943 års järnvägs-kommitté att linjens trafikområde i ekonomiskt hänseende åtminstone vad gällde industrin vore bättre utvecklat än vid de smalspåriga järnvägarna i sydöstra Småland. Industrins fortsatta utbyggnad krävde emellertid en förbättring av järnvägen och från industri-idkarhåll hade gjorts gällande att den smalspåriga järnvägen redan för det dåvarande icke hade tillräcklig kapacitet för industrins behov. Järnvägen utgjorde tillsammans med linjen Väster-vik—Hultsfred dessutom en viktig förbindelseled mellan det inre Småland och Väster-vik. Denna dess betydelse kunde väntas bli förstärkt sedan Väster-viksbanan förstärktes<sup>1</sup> och trafiken mellan de båda linjerna därigenom un-

<sup>1</sup> Förstatligad år 1949.

derlättats. Vid planeringen av linjens ombyggnad funnes enligt kommitténs mening anledning diskutera linjens sträckning mellan Gårdveda och Hultsfred. Kommittén gick emellertid icke in på en närmare bedömning av denna fråga utan förordade, att järnvägen Växjö—Hultsfred till en beräknad kostnad av 9,5 milj. kr. ombyggdes till normalspår, i vad avsåge bandelen Gårdveda—Hultsfred dock endast för den händelse järnvägsstyrelsen skulle efter utredning finna detta lämpligare än att bygga om eller förse med treskenspår bandelen Gårdveda—Målilla samt utrusta sträckan Målilla—Hultsfred med automatisk linjeblockering.

I en av arbetsmarknadsstyrelsens lokaliserings- och utredningsbyrå år 1959 verkställd lokaliseringsutredning för Kronobergs län konstaterades beträffande järnvägslinjen Växjö—Hultsfred, att inom länet följande tätorter<sup>1</sup> vore belägna vid nämnda linje:

A-centra: Växjö

B- » : Åseda

D- » : Rottne, Braås och Norrhult  
Övriga tätorter (över 200 inv.): Klavreström.

Det konstaterades vidare att utefter bandelen låge endast ett C-centrum, som hade denna bana såsom enda järnväg, nämligen Virserum i Kalmar län. Med anledning av att järnvägslinjen ifråga inginge bland de trafiksvaga bandelarna och i denna egenskap komme att undersökas tidigast år 1961 anfördes fortsättningsvis följande.

Bandelen har emellertid betydelse för Åseda och för dess kontakter med Växjö. Ett nedläggande av bandelen skulle innebära avsevärda omvägar för lastvagnstrafiken till och från Åseda i fråga om transporter i sydvästlig riktning. Bandelen synes också, särskilt om den ombygges till normalspår, kunna få betydelse för trafiken mellan å ena sidan nordöstra Småland och Västerviks-, Hultsfred/Vimmerby- och Oskarshamnsregionerna samt å andra sidan

södra och sydvästra Sverige. Från lokaliseringssynpunkt är det motiverat att banan bibehålles och i framtiden ombygges till normalspår.

Såsom skäl för breddning av *järnvägslinjen Ätvidaberg—Västervik* anförde 1943 års järnvägskommitté bl. a. att linjen betjänade ett område med en livlig industriell verksamhet och att näringslivet i järnvägens huvudort, Västervik, vore jämförelsevis rikt utvecklat och innefattade ett flertal industrier med en betydande årlig produktion. Stadens hamn hade även betydelse för ett jämförelsevis rikt uppland men kunde med det förhandenvarande järnvägssystemet icke helt utnyttjas. Västervik torde vara en av de största tätorter inom landet, som beträffande sina järnvägskommunikationer vore nödsakad att helt lita till smalspåriga järnvägar.

Kommittén sade sig finna det naturligt, att Västervik finge tillgång till normalspårig förbindelse med det övriga järnvägsnätet. Det stode utan vidare klart att en sådan förbättring av stadens kommunikationer skulle påtagligt gynna stadens näringsliv och verka stimulerande på rörelsen i dess hamn.

Kostnaden för ombyggnad av järnvägslinjerna Ätvidaberg—Västervik och Jenny—Hultsfred beräknades av kommittén till 12,3 milj. kr. (varav på den förstnämnda linjen kan beräknas falla ca 7 milj. kr.).

I statsverkspropositionen till 1959 års riksdag (bil. 27, p. 4) anmälde departementschefen, att statens järnvägar

<sup>1</sup> I lokaliseringsutredningen ha såsom A-, B- resp. C-centra utvalts de tätorter vilka ligga bäst till som servicecentra inom områden med ett befolkningsunderlag av respektive minst 30 000, 15 000 och 7 500 invånare. Vidare ha de tätorter, som av kommunerna angetts såsom kommuncentra och som icke äro upptagna som C-centra, hänförs till en särskild tätortsklass, kallad D-centra.

vid en av arbetsmarknadsstyrelsen under år 1958 företagen inventering av lämpliga arbeten, som för statens järnvägars del syntes böra intas i investeringsreserven för budgetåret 1958/59, hade upptagit två arbeten, det ena avseende ombyggnad till normalspår av bandelen Åtvidaberg—Västervik. Enligt departementschefens mening borde dessa arbeten finnas att tillgå i statens järnvägars investeringsreserv och alltså få påbörjas, om så bedömdes lämpligt ur sysselsättningssynpunkt. Det förutsattes härvid, att kostnaderna för arbetenas utförande skulle bestridas av anslag för sysselsättning av arbetslösa, dock att kostnaderna för breddning av statens järnvägar icke tillhöriga spår- anläggningar i huvudsak borde bestridas av respektive intressenter. Slutligen förutsattes, att erforderlig mark för breddningen komme att ställas till förfogande utan kostnad för statsverket av vederbörande landsting samt eventuellt även av primärkommunerna.

I sitt förenämnda utlåtande nr 9 framhöll statsutskottet, att utskottet med hänsyn till det beräknade ekonomiska resultatet av ifrågakarande investeringar och övriga på frågans bedömning inverkan omständigheter icke funnit något att erinra mot att angivna breddningsarbete komme till stånd med igångsättning redan budgetåret 1958/59.

Genom beslut den 28 maj 1959 fäste Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsens uppmärksamhet på vad sålunda vid riksdagsbehandlingen förevarit, samt anbefalld järnvägsstyrelsen, att i den mån medel erfordrades under statens järnvägars fond för breddningsarbetet å linjen Åtvidaberg—Västervik göra framställning härom hos Kungl. Maj:t och därvid närmare redogöra för projektet.

I sina anslagsäskanden för budgetåren 1960/61 resp. 1961/62 har järnvägsstyrelsen meddelat, att på bandelen Åt-

vidaberg—Västervik vissa terrasseringsarbeten påbörjats efter samråd med arbetsmarknadsstyrelsen, som ställt medel till förfogande, samt att för statens järnvägars del inga utgifter för detta arbete torde uppkomma under nämnda budgetår.

Beträffande *järnvägslinjen Västervik—Hultsfred* anförde 1943 års järnvägskommitté att linjen betjänade förutom staden Västervik även de betydande industrierna i Gunnebo, Ankarsrum och Totebo samt tillika vore förbindelseled mellan lastageplatsen Verkeback och dess uppland. Linjen inginge därjämte såsom en länk i järnvägen Växjö—Hultsfred—Västervik och gäve därigenom stora delar av det inre Småland med dess livaktiga industrier en direkt utfartsväg till hamn vid Östersjön. Kommittén kom på anförda grunder till det resultatet, att en ombyggnad av jämväl linjen Västervik—Hultsfred borde komma till stånd till en beräknad kostnad av ca 5 milj. kr.

När 1943 års järnvägskommitté behandlade frågan om ombyggnad till normalspår av järnvägslinjerna Åtvidaberg—Västervik och Västervik—Hultsfred, befunno sig dessa linjer alltjämt i enskild ägo. Förstatligandet ägde rum den 1 juli 1949 på basis av ett i oktober 1948 träffat avtal, vilket genom propositionen nr 60 underställdes 1949 års riksdag för godkännande. Enligt avtalet utgick icke någon kontant köpeskilling utan begränsades statens prestation i första hand till övertagande av järnvägsbolagets skulder och förpliktelser. I avtalets § 9 förutsattes emellertid, att bandelarna Åtvidaberg—Västervik och Jenny—Hultsfred bleve av staten ombyggda till normal spårvidd och att, därest sådan ombyggnad ej skulle ha kommit till stånd före utgången av år 1968, järnvägsstyrelsen skulle vid

sistnämnda tidpunkt till bolaget utbetala gottgörelse med 750 000 kr.

Med anledning av att ombyggnad icke förutsatts äga rum beträffande delsträckan Norsholm—Åtvidaberg hemställdes i en motion (I:242) vid samma riksdag att riksdagen i samband med beslut om statsförvärv av järnvägen Norsholm—Västervik—Hultsfred måtte uttala, att när ombyggnaden av bandelen Västervik—Åtvidaberg till normalspår bleve aktuell, frågan om utbyggnad av bredspårsnätet ända till Norsholm upptoges till prövning eller i varje fall åtgärder måtte vidtas, så att bygdens järnvägskommunikationer icke försämrades.

Statsutskottet tillstyrkte propositionen nr 60 (SU 66) och uttalade därjämte att det med hänsyn till vad i motionen I:242 anförts syntes utskottet naturligt, att i samband med en eventuell ombyggnad jämväl upptoges spörsmålet, i vad mån utbyggnaden lämpligen borde omfatta hela bansträckan Västervik—Norsholm. Enligt utskottets mening borde denna prövning vara helt förutsättningslös och därvid beaktas alla på frågan inverkan omständigheter.

Riksdagen biföll utskottets hemställan (Rskr. 138).

I förutnämnda lokaliseringstudning för Kalmar län (se sid. 58) har slutligen under framhållande bl. a., att avståndet från Västervik till Alvesta vore ca 12 mil längre över Linköping än över Hultsfred—Växjö samt att den kortaste restiden från Oskarshamn till Malmö erhöles över sistnämnda linje, anförts att ur lokaliseringssynpunkt starka skäl talade för att bandelen Västervik—Hultsfred borde bibehållas och ombyggas till normalspår.

I fråga om järnvägslinjen Sävsjö—Målilla fann 1943 års järnvägskommitté

icke tillräckliga skäl föreligga att föreslå ombyggnad av linjen i hela dess utsträckning, medan det däremot kunde övervägas att förbättra delar av denna järnväg, som nämligen hade en avgörande betydelse för de i Landsbro och Myresjö befintliga industrierna för tillverkning av monteringsfärdiga hus. Kommittén hade undersökt olika alternativ, dels upprustning så att fullt lastade överföringsvagnar obehindrat skulle kunna framföras, dels treskenspår mellan Sävsjö och Vetlanda, dels breddning av denna sträcka. Det första alternativet avvisades såsom mycket besvärligt ur järnvägsteknisk synpunkt och såsom en icke rationell lösning av transportuppgifter utav den ifrågakommande omfattningen — 30 å 40 vagnar per dag från de nämnda stationerna. Alternativet med treskenspår skulle i och för sig möjliggöra att normalspåriga vagnar mera obehindrat kunde framföras till befintliga industrier. Medelsbehovet för breddning, beräknat till 1,6 milj. kr., bleve emellertid ej nämnvärt högre än vid anläggning av treskenspår, 1,4 milj. kr., och driften bleve självfallet billigare. Kommittén föreslog därför ombyggnad till normalspår av bandelen Sävsjö—Vetlanda.

#### D. Järnvägslinjer i Östergötland

I del III av sitt betänkande behandlade 1943 års järnvägskommitté även de smalspåriga Östgotajärnvägarna. Kommittén konstaterade bl. a. att dessas transportuppgifter företrädesvis vore av lokal natur och att det från berörda bygder icke framförts några närmare preciserade önskemål, att järnvägarna i större utsträckning skulle ombyggas till normalspår. Kommittén hade också vid sitt utredningsarbete kommit till den slutsatsen, att dylika ombyggnader för det dåvarande icke vore behövliga

men sade sig dock anse, att frågan om en ombyggnad ånyo borde prövas, då järnvägarna varit i statens ägo några år och erfarenhet vunnits, huruvida förutsättningarna för en ombyggnad blivit annorlunda.<sup>1</sup> För huvuddelen av här ifrågavarande järnvägslinjer (Linköping—Vadstena, den numera nedlagda linjen Bränninge—Skänninge, Klockrike — Borensberg, Fornåsa — Holmsbruk, den numera nedlagda linjen Vadstena — Hästholmen, Ringstorp — Linköping, Örebro—Finspång, Norrköping Ö—Kimstad—Norsholm, Norrköping Ö—Kummelby—Valdemarsvik och den numera nedlagda linjen Kummelby—Arkösund) förordade kommittén, att de i största utsträckning borde iordningställas på sådant sätt, att trafik med överföringsvagnar bleve möjlig. Beträffande vissa sträckor hade kommittén emellertid övervägt även andra åtgärder, nämligen järnvägssträckorna Kimstad—Finspång, 24 km, Hästholmen—Ödeshög, 5 km, och Motala—Holmsbruk, 2 km.

I fråga om *bandelen Kimstad—Finspång* konstaterade kommittén att den redan mycket stora övergångstrafiken av omlastningsgods kunde förväntas öka efter genomförandet av föreslagen ombyggnad till normalspår av järnvägslinjen Åtvidaberg—Västervik. En väsentlig del av denna trafik ombesörjdes visserligen medelst överföringsvagnar, men detta transportsätt medförde uppenbara olägenheter vid den här föreliggande trafikomfattningen. Mot anordnande av treskenspår hade invändningar gjorts av de båda större industriföretagen i området, Svenska Turbinfabriks AB Ljungström i Finspång och Fiskeby Fabriks AB (sulfittfabrik och pappersbruk i Skärblacksa, sulfatfabrik och pappersbruk i Ljusfors). Av förstnämnda företag förordad

ombyggnad till normalspår av bandelarna Kimstad—Pålsboda eller Kimstad—Örebro hade kommittén icke funnit för det dåvarande påkallad, främst med hänsyn till att trafikomfattningen kunde förväntas nedgå efter banans förstatligande genom att betydande trafikmängder komme att överföras till normalspårsnätet redan i Kimstad eller Norsholm. I detta läge hade kommittén icke funnit anledning föreslå annan åtgärd än nyansskaffning av ytterligare ett antal överföringsvagnar men uttalade, att om förhållandena i en framtid så skulle göra önskvärt, ombyggnadsfrågan då mera ingående kunde upptas till förnyad prövning.

I sina petita hösten 1958 föreslog järnvägsstyrelsen anläggande av treskenspår på sträckan Kimstad—Skärblacksa—Ljusfors industribangård, 7 km. Såsom motiv härför anfördes, att den totala transportmängden på denna järnvägssträcka genom tillkomsten av en ny sulfatmassafabrik i Skärblacksa—Ljusforsområdet beräknades komma att öka med ca 90 procent i jämförelse med trafiken år 1955. Järnvägstrafiken komme efter en sådan ökning att bli så omfattande, att det icke längre bedömdes tekniskt eller ekonomiskt lämpligt att ombesörja den med överföringsvagnar. Kostnaden för projektet beräknades till 2,8 milj. kr.

Ombyggnadsprojektet beräknades vara lönsamt och något särskilt avskrivningsanslag på driftbudgeten erfordrades därför icke.

Departementchefen förordade i statsverkspropositionen till 1959 års riksdag (bil. 27, p. 4) att arbetet finge utföras. Riksdagen biföll förslaget (SU 9, Rskr. 89). Ombyggnadsarbetet beräknas i allt väsentligt vara avslutat före den 1 juli 1961.

<sup>1</sup> Samtliga smalspåriga östgötajärnvägar förstatligades den 1 juli 1950.

I sina anslagsäskanden för budgetåret 1961/62 anförde järnvägsstyrelsen, att en fortsatt ombyggnad fram till Finspång skulle ha betydande intresse för de stora industrierna i Finspång och för statens järnvägar. Normalspårdriften bleve transporttekniskt fördelaktig och förräntningen på investeringen god. AB Svenska Metallverken, Turbin AB de Laval Ljungström samt Finspångs köping vore vidare för sin del beredda att göra vissa uppoffringar för att bidra till att ombyggnaden komme till stånd.

Statens järnvägars andel av ombyggnadskostnaden beräknades uppgå till i runt tal 5,5 milj. kr., varav för budgetåret 1961/62 erfordrades ett investeringsanslag av 1,5 milj. kr. Ombyggnadsarbetet, som avsågs påbörjat hösten 1961 och avslutat hösten 1963, upptogs i statsverkspropositionen till 1961 års riksdag (bil. 28, p. 4), och riksdagen har anvisat det begärda investeringsanslaget (SU 9, Rskr. 83).

På *bandelen Hästholmen—Ödeshög* ansåg järnvägskommittén anläggning av treskenspår motiverad med hänsyn till det i rask utveckling varande samhället Ödeshög med industri, bl. a. mekanisk verkstad, möbelfabriker och snickerifabrik, såsom viktigaste näringskälla. Medan persontrafiken huvudsakligen vore inriktad mot Vadstena, vore huvudintresset beträffande godstrafiken att via Hästholmen få förbindelse med normalspårig järnväg. Även om den sammanlagda godskvantiteten icke vore större än att den tillsvidare kunde befordras med överföringsvagnar, syntes det med hänsyn till önskvärdheten att underlätta näringslivets ytterligare utveckling inom Ödeshög vara motiverat att lägga in treskenspår mellan Hästholmen och Ödeshög. Kommittén förutsatte dock att järnvägssty-

relsen dessförinnan skulle få i uppdrag att närmare utreda frågan.

I sina *petita* hösten 1958 anmälde järnvägsstyrelsen frågan om ombyggnad till normalspår av nämnda järnvägslinje. På grund av att den smalspåriga linjen Vadstena—Hästholmen komme att nedläggas den 1 november 1958 skulle linjen Hästholmen—Ödeshög bli helt isolerad. Genom en breddning av sistnämnda linje till normalspår skulle direkt godstrafikförbindelse med Mjölby kunna upprätthållas. Persontåg avsåges icke komma att framföras på bandelen. Kostnaderna för breddningen beräknades till 200 000 kr.

I statsverkspropositionen till 1959 års riksdag förordade departementschefen (bil. 27, p. 4) att jämväl detta arbete finge utföras. Riksdagen biföll förslaget (SU 9, Rskr. 89). Ombyggnadsarbetet slutfördes under juni månad 1959.

Beträffande *bandelen Motala—Holmsbruk* anförde järnvägskommittén att en normalspårig förbindelse skulle förhindra en annars befarad trafikavledning från järnvägen. På grund av bebyggelse vore det emellertid omöjligt att dra fram ett särskilt normalspår från statens järnvägars huvudlinje söder om Motala ström, och anordnande av treskenspår på smalspårssträckan skulle dra med sig höga kostnader för ombyggnad av broarna över Göta kanal och Motala ström. Kommittén inskränkte sig därför till att förorda, att ifrågavarande sträcka iordningställdes för framförande av överföringsvagnar.

Sedan därefter gjorda undersökningar gett vid handen, att anordnande av treskenspår icke nödvändigtvis krävde ombyggnad av sagda broar, hemställde järnvägsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 20 augusti 1959 om medgivande att av statens järnvägars dispositionsanslag få ta i anspråk högst

450 000 kr. för anläggande av ett treskenspår Motala C—Holmsbruk samt om godkännande av ett i ärendet träffat avtal mellan järnvägsstyrelsen och AB Elektrolux. Treskensspåret sades utgöra en förutsättning icke blott för att bolaget på längre sikt bibehölle sina redan omfattande järnvägstransporter utan även för att ny trafik tillfördes järnvägen dels genom överflyttning av vissa transporter, som för det dåvarande fraktades med bil, dels genom ökat transportbehov i samband med utvidgning av bolagets produktion. Vidare möjliggjordes en rationalisering av transportorganisationen, som innebure betydande kostnadsbesparingar för statens järnvägar.

Genom beslut den 17 september 1959 biföll Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsens hemställan. Spåret färdigställdes redan under hösten samma år.

#### E. Järnvägslinjer i Västergötland

I del IV av sitt betänkande behandlade 1943 års järnvägskommitté de smalspåriga Västgötabanorna och anförde däri bl. a., att den i sina utredningar rörande de smalspåriga järnvägarna i Blekinge, Småland och Östergötland sökt ådagalägga, att den enda rationella lösningen vore att till normalspår ombygga huvuddelen av de smalspåriga järnvägar, vilka hade sådana trafikuppgifter att de kunde förväntas äga bestånd för lång tid framåt. Från dessa utgångspunkter borde enligt kommitténs uppfattning de viktigaste smalspårslinjerna i Västergötland ombyggas, nämligen Mariestad—Moholm, 18 km, Håkantorp—Lidköping—Forshem med sidolinjen Källby—Kinnekleva, 70 km, Göteborg—Gårdsjö med sidolinjen Torved—Gullspång, 243 km, och Lidköping—Skara—Skövde, 51 km.

Enligt kommitténs uppfattning vore

det ur ekonomisk synpunkt helt motiverat att bygga om i första hand och med samma angelägenhetsgrad linjerna Mariestad—Moholm och Forshem—Lidköping—Håkantorp med sidolinje Källby—Kinnekleva samt i andra hand Göteborg—Vara—Skara, och kommittén förordade därför ombyggnad till normalspår av dessa linjer. Ur järnvägsekonomisk synpunkt framstode det såsom angeläget, att ombyggnaden icke skötes på framtiden utan genomfördes så snart som möjligt.

Ombyggnad av *linjen Mariestad—Moholm* vore enligt kommittén av särskild betydelse för Mariestads vidkommande och för denna stads ojämförligt viktigaste industri, Katrinefors AB med dotterföretag, som ensamt svarade för 35 000 ton av en för Mariestad total trafikomslutning år 1949 av 53 000 ton. Omlastningskostnaderna för denna godskvantitet åsamkade trafikanterna och järnvägen en årlig utgift av omkring 100 000 kr. Linjen Mariestad—Moholm utgjorde den närmaste förbindelsen mellan Mariestad och västra stambanan och dess ombyggnad, för vilken krävdes en investering av 1,9 milj. kr., framstode såsom ekonomiskt väl motiverad med hänsyn till att den av ombyggnaden föranledda årliga kostnadsminskningen skulle räcka att med 3 procent förränta ett kapital av upp till 2,7 milj. kr.

Ombyggnad av *järnvägslinjen Håkantorp—Lidköping—Forshem* med sidolinjen Källby—Kinnekleva betecknades av järnvägskommittén såsom fullt räntabel ur företagsekonomisk synpunkt. Vid framläggandet av 1950 års plan hemställde därför kommittén, att frågan om utförande av ombyggnadsföretaget skulle underställas riksdagen. Så skedde också och på tillstyrkan av järnvägsstyrelsen beslöt 1951 års riks-

dag (SU 9, Rskr. 70), att linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med sidolinjen Källby—Kinnekleva skulle ombyggas till normalspår.

I 1954 års statsverksproposition (bil. 27, p. 13) meddelades, att förutsättningarna för en breddning av bandelen Källby—Kinnekleva så väsentligt ändrats, att ombyggnadsarbetena uppskjutits i avvaktan på pågående undersökning om hur trafikförhållandena i framtiden borde ordnas. Sedan järnvägsstyrelsen efter undersökningens slutförande framhållit, att trafiken på bandelen Källby—Kinnekleva borde nedläggas och spåret upprivas, meddelade departementschefen i statsverkspropositionen till 1955 års riksdag (bil. 27, p. 5), att han hade för avsikt att sedermera föreslå Kungl. Maj:t ett beslut av denna innebörd. Någon breddning av bandelen vore sålunda icke aktuell. Trafiken nedlades också den 1 maj 1955, var-efter spåret upprevs.

Delen Håkantorp—Lidköping färdigställdes och öppnades för normalspårdrift den 24 september 1953 och delen Lidköping—Forshem den 20 maj 1954.

Totalt har för breddningsarbetet till och med budgetåret 1953/54 anvisats 9 milj. kr.

*Linjen Göteborg—Vara—Skara* förordades av kommittén till ombyggnad främst med hänsyn till de väsentliga rationaliseringsvinster, som stode att ernå i Göteborg genom enhetliggörande av lokstations- och bangårdsdriften samt genom eliminering av förekommande omlastning liksom även av pråmning utav smalspårsvagnar i Göteborgs hamn. Den härav föranledda årliga kostnadsminskningen beräknades till 307 000 kr., motsvarande vid en räntefot av 3 procent ett kapitaliserat värde av 10,2 milj. kr., varemot finge ställas investeringsbehovet för ombyggnad, uppskattat till 13,4 milj. kr.

Beträffande *linjen Gårdsjö—Forshem* konstaterade kommittén att denna linje ditintills haft en betydande godstrafik, vilket emellertid icke berott på trafikunderlaget i den omgivande bygden utan på att transportvägarna för gods till och från stationer längre söderut letts över denna linje. Efter förstatligandet hade dessa transportvägar delvis omlagts med åtföljande minskning av trafiken på linjen Gårdsjö—Mariestad. Denna komme att minska ytterligare efter ombyggnad av linjen Mariestad—Moholm. Att kommittén icke desto mindre ansåg denna linje, vars ombyggnad beräknades kräva ett belopp av 6,7 milj. kr., böra upptas i ombyggnadsprogrammet efter linjerna Mariestad—Moholm, Forshem—Håkantorp och Göteborg—Skara berodde på att vid samråd med försvarsstabens kommunikationsavdelning och riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap längre gående önskemål framförts beträffande ombyggnadsprogrammets omfattning. Därvid hade gjorts gällande att det av militära skäl och för upprätthållandet av en ur folkförsörjningens synpunkt under krigstid tillfredsställande transporttjänst vore angeläget att få till stånd ytterligare en normalspårig järnvägslinje från Göteborg norrut genom bygden mellan Väneren och Vättern med förbindelse till stambanan Laxå—Charlottenberg.

De beredskapsmässiga önskemålen innefattade jämväl ombyggnad av *linjen Gullspång—Torved*, vilken i övrigt vore av ringa betydelse och därför även enligt kommitténs mening kunde ur allmän transportsynpunkt ifrågasättas till nedläggande. Breddning av denna linje beräknades kosta 1 milj. kr.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 25 augusti 1956 upptog länsstyrelsen i Skaraborgs län till behandling frågan om

ordnandet av kommunikationerna inom länet under motivering, bland annat, att den industriella företagsamheten inom länet behövde stimuleras, så att nya arbetstillfällen skapades åt befolkningen. Behovet härav vore stort, emedan den fortskridande jordbruksrationaliseringen friställde arbetskraft, som i betydande omfattning sökte ny sysselsättning i områden utanför länet. Det smalspåriga järnvägsnätet i Skaraborgs län hade icke visat sig svara mot nutida anspråk och trafikbehov och ökad stimulans av den industriella utvecklingen väntades kunna ernås genom ombyggnad av smalspårsjärnvägar till normalspår. De järnvägslinjer som borde komma i fråga för ombyggnad vore Forshem—Skara—Vara samt — i en senare ombyggnadsetapp — linjerna Vara—Göteborg, Forshem—Gårdsjö och Torved—Gullspång. Av dessa linjer förordade länsstyrelsen i första hand de två sistnämnda till ombyggnad, varvid bandelen Mariestad—Moholm kunde nedläggas. Dessa åtgärder borde vidtas med det snaraste, när kostnadskalkyler och övriga beräkningar för en breddning i huvudsak föreläge färdiga och pågående expansion av vissa utmed linjerna belägna större industriföretag skulle väsentligt underlättas genom att företagen erhöles direkta förbindelser med det normalspåriga järnvägsnätet i sina huvudtransportriktningar.

Uti ett i mars 1957 avgivet utlåtande över framställningen sade sig järnvägsstyrelsen anse det ur transportteknisk synpunkt rationellt och värdefullt, att industrier med behov av massgodstransporter på järnväg om möjligt bereddes tillgång till normalspåriga järnvägsförbindelser i omedelbar anslutning till industrialäggningarna. För det dåvarande vore emellertid en prövning ur ekonomiska synpunkter av separata för-

jekt till normalspårsombyggnad av smalspåriga järnvägar synnerligen vansklilig med hänsyn till saknaden av fasta utgångspunkter i fråga om de institutionella förutsättningar, varunder de olika trafikmedlen i en framtid komme att arbeta. Styrelsen erinrade om att 1953 års trafikutredning hade i uppdrag att behandla frågorna om den framtida trafikpolitikens utformning med beaktande av rådande olikheter i landtransportmedlens konkurrensförutsättningar i syfte att komma fram till en avvägning, som möjliggjorde en ändamålsenlig användning och samordning mellan de olika transportmedlen samt skapa underlag för en bedömning av investeringsverksamhetens inriktning på transportväsendets område. Vidare borde företagsekonomiskt sett svaga ombyggnadsprojekt icke föras vidare förrän utredningens slutsatser rörande här anförda problem framlagts och prövats; dock finge, såsom framhållits av departementschefen i ett vid 1956 års höstriksdag lämnat interpellationssvar angående ombyggnad av Västerviksjärnvägarna, en eventuell breddning också ses mot bakgrunden av det allmänna konjunkturen inom landet och av att förändringar i detta hänseende kunde ur sysselsättningssynpunkt aktualisera en prövning av breddningsfrågan utan samband med det allmänna trafikpolitiska spörsmålet. Det syntes järnvägsstyrelsen motiverat, att om sysselsättningsläget och det allmänna konjunkturen inom landet skulle avsevärt försämrats, en prövning av frågan om breddning av bandelarna Forshem—Gårdsjö och Torved—Gullspång aktualiserades. Flera vägande skäl kunde nämligen anföras för att i ett sådant läge genomföra ombyggnaden av de ifrågasvarande båda bandelarna. Styrelsen hemställde att framställningen överlämnades till 1953 års trafikutredning för

att prövas i samband med fullgörandet av dess uppdrag i vad detta avsåge investeringsverksamhetens framtida inriktning inom transportväsendet.

Sedan länsstyrelsen i Skaraborgs län berett ett stort antal statliga och kommunala myndigheter, industriföretag m. fl. tillfälle att framföra sina synpunkter på frågan om breddning av de här ifrågavarande järnvägslinjerna ingav länsstyrelsen, med återopande av inkomna yttranden, hösten 1958 förnyad framställning i ärendet. För egen del anförde länsstyrelsen att tidsläget syntes bjuda till ett realiserande av projektet med hänsyn till inträffad konjunkturförsämring och ökad arbetslöshet.

Sedan järnvägsstyrelsen vid en under år 1958 företagen inventering av lämpliga arbeten, som för statens järnvägars del syntes böra intas i en investeringsreserv för budgetåret 1958/59, till arbetsmarknadsstyrelsen anmält bl. a. arbete, avseende ombyggnad till normalspår av *bandelen Forshem—Gårdsjö*, anförde departementschefen i 1959 års statsverksproposition (bil. 27, p. 4) att detta arbete syntes böra finnas att tillgå i nämnda investeringsreserv och alltså få påbörjas, om så bedömdes lämpligt ur sysselsättningssynpunkt. Därvid förutsattes att kostnaderna för arbetets utförande finge bestridas av anslag avsedda för sysselsättning av arbetslösa samt att erforderlig mark för breddningen ställdes till förfogande utan kostnad för statsverket av vederbörande landsting samt eventuellt även av primärkommunerna.

Statsutskottet förklarade sig (SU 9) icke ha något att erinra mot att angivna breddningsarbete komme till stånd och igångsattes redan under budgetåret 1958/59. Riksdagen beslutade i enlighet härmed (Rskr. 89).

I sina anslagsäskanden för budgetåret 1960/61 anmälde järnvägsstyrelsen,

att arbetet påbörjats men att under budgetåret 1959/60 endast sådana arbeten komme att utföras, som skulle bekostas med medel från arbetsmarknadsstyrelsen. Den på statens järnvägar fallande kostnadsandelen för spårlägnings- med flera arbeten hade uppskattats till 8 milj. kr., varav 2 milj. kr. äskats för budgetåret 1960/61. Enär ombyggnaden icke vore lönsam för statens järnvägar förutsatte styrelsen att investeringskostnaden i sin helhet finge — i likhet med vad som skett vid breddning av Blekingenäätets linjer — avskrivnas genom anslag på driftbudgeten.

I statsverkspropositionen till 1960 års riksdag (bil. 28, p. 4) förordade departementschefen, under motivering att det fortsatta arbetet borde kunna bedrivas planmässigt och utan avbrott, att här ifrågavarande breddningsarbete i vad avsåge statens järnvägars andel uppfördes på ordinarie investeringsstat fr. o. m. budgetåret 1960/61. Med hänsyn till att arbetet tillkommit främst av arbetsmarknadspolitiska skäl och till att full förräntning av det nedlagda kapitalet icke ansetts kunna förväntas, förordade departementschefen vidare, att det kapital som komme att investeras i ombyggnaden av bandelen skulle hållas utanför statens järnvägars räntepliktiga kapital. För avskrivning av investeringen upptogs även ett anslag om 2 milj. kr. på driftbudgeten för budgetåret 1960/61. Riksdagen biföll propositionen i här förevarande del (SU 9, Rskr. 92).

För budgetåret 1961/62 har riksdagen för denna ombyggnad beviljat ytterligare anslag, möjliggörande en sammanlagd medelsförbrukning till och med utgången av nämnda budgetår av 4,6 milj. kr., i anledning varav samtidigt anvisats 2,6 milj. kr. i avskrivningsanslag på driftbudgeten.

På framställning i augusti 1957 av

järnvägsstyrelsen bemyndigade Kungl. Maj:t genom beslut den 22 november samma år järnvägsstyrelsen att lägga ned persontrafiken på *bandelen Torved—Gullspång*. Denna trafik hade i huvudsak nedlagts redan år 1932 och de facto i sin helhet år 1945, då linjen ännu befann sig i enskild ägo, och ersatts med busstrafik.

Vad slutligen beträffar *linjerna Skara—Fors hem och Lidköping—Skara—Skövde* anförde järnvägskommittén att de på bedömandet av ombyggnadsfrågan inverkan faktorerna ständigt vore underkastade förändringar och förordade därför att frågan om breddning av dessa linjer skulle upptas till omprövning senast när det i det föregående angivna programmet för ombyggnad av smalspåriga västgötalinjer genomförts.

#### F. Järnvägslinjen Uddevalla—Bengtsfors

1943 års järnvägskommitté överlämnade den 29 mars 1958 till chefen för kommunikationsdepartementet ett betänkande (stencilerat) om järnvägen Uddevalla—Bengtsfors, den s. k. Lelängenbanan. Sammanfattningsvis uttalade kommittén i betänkandet, att trafikunderlaget för järnvägen Uddevalla—Bengtsfors vore allt för ringa för att under några förutsebara förhållanden motivera utbyggnad till normalspår av någon sträcka av densamma, att saklig grund icke föreläge att längre driva bandelen Bäckefors—Bengtsfors V, att spåret på denna sträcka sålunda borde upprivas, så snart Kungl. Maj:ts tillstånd härtill erhållits, samt att järnvägsdriften på sträckan Uddevalla—Bäckefors förutsattes upprätthållen endast tillsviare.

I en vid 1958 års riksdag väckt motion (II: B 198) hemställdes att riks-

dagen måtte dels uttala, att den icke kunde biträda 1943 års järnvägskommittés förslag att driften å Lelängenbanan inskränktes eller helt inställdes, dels i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att åtgärder snarast vidtoges för möjliggörande av breddning och ändring av sträckan Uddevalla—Billingsfors enligt uppgjord plan samt att förslag här om snarast möjligt måtte framläggas för riksdagen.

I yttrande över motionen framhöll järnvägsstyrelsen bl. a. att man varken vid en bedömning av de framtida utsikterna till ny trafik eller vid en undersökning av trafikutvecklingen på bandelen kunde finna något som kunde motivera en ombyggnad till normalspår. Tvärtom visade utvecklingen att bandelen alltmer förlorat sin betydelse för trafikområdet och fått sina trafikuppgifter begränsade på ett sätt som antydde att de driftekonomiska förutsättningarna starkt försämrats. Styrelsen anmälde vidare sin avsikt att i enlighet med 1943 års järnvägskommittés rekommendationer hos Kungl. Maj:t hemställa om bemyndigande att nedlägga driften å sträckan Bäckefors—Bengtsfors V. Frågan om trafikens lämpliga bedrivande i framtiden inom bandelen Uddevalla—Bäckefors' trafikområde vore under utredning.

Arbetsmarknadsstyrelsen anförde att några starkare lokaliseringsskäl icke föreläge för bibehållande av bandelen Bäckefors—Bengtsfors men att dylika skäl kunde åberopas för bibehållande och breddning av bandelen Uddevalla—Bäckefors. Dessa skäl borde dock givetvis vägas mot storleken av den företagsekonomiska förlust, som därigenom uppstode för statens järnvägar. Innan därmed sammanhängande undersökningar verkställdes ansåg sig styrelsen icke definitivt kunna ta ställning till frågan om bandelens bibehållande

från lokaliseringssynpunkt. Därest järnvägen Uddevalla—Bengtstors bibehölles kunde det framdeles bli aktuellt att den ombyggdes till normalspår med hänsyn till behovet av ett större investeringsobjekt i västra Sverige, som kunde disponeras såsom beredskapsarbete. Denna fråga måste emellertid ses i samband med angelägenheten av andra investeringar, t. ex. vägar, men också breddningar av andra bandelar.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län sade sig vara av den uppfattningen att 1943 års järnvägskommittés betänkande först efter komplettering — avseende de ekonomiska verkningarna för statens järnvägar, de konsekvenser i olika avseenden som en nedläggning kunde medföra för bygden och landet i övrigt, möjligheterna att på annat sätt tillgodose det berörda områdets behov av kommunikationer m. m. — kunde bilda grundval för ett ställningstagande till frågan om nedläggning av Lelånganbanan. Å andra sidan vore det knappast möjligt att på grundval av föreliggande material fatta beslut om breddning av densamma.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län erinrade om att den i yttrande till 1943 års järnvägskommitté förordat, att förevarande järnvägssträcka så snart kunde ombyggdes till normalspår, och sade sig vidare räkna med att ett definitivt, på fullständigare utredning grundat förslag komme att framläggas.

Statsutskottet vid 1958 års riksdag sade sig (SU B 93) i likhet med järnvägs- och arbetsmarknadsstyrelserna anse bandelen Bäckefors—Bengtstors V böra nedläggas och kunde följaktligen icke biträda motionärernas yrkanden i vad de avsåge denna bandel. Vad beträffade frågan om bandelen Uddevalla—Bäckefors ansåg sig utskottet — med hänsyn till bl. a. innebörden av riksdagens uttalanden i samband med

beviljandet av ett särskilt driftbidrag till statens järnvägar för budgetåret 1958/59 — icke för det dåvarande kunna tillstyrka vare sig breddning eller nedläggande av nämnda bandel. Före ett eventuellt nedläggande av järnvägsdriften borde emellertid en ytterligare upprustning av vägnätet inom berörda bygder komma till stånd och frågan om ersättningstrafikens ordnande i övrigt få en tillfredsställande lösning. Utskottet ansåg sig kunna förutsätta att frågan om banans framtid snart komme att aktualiseras av järnvägsmyndigheterna själva samt att därvid på fullständigare utredning grundade förslag i ämnet komme att framläggas och i vederbörlig ordning prövas. Med hänsyn härtill borde från riksdagens sida några särskilda åtgärder i det av motionärerna angivna syftet icke rimligen komma i fråga. Utskottet sade sig följaktligen icke heller i dessa delar kunna biträda motionärernas yrkanden utan hemställde att motionen icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Sedan järnvägsstyrelsen hos Kungl. Maj:t hemställt om bemyndigande att nedlägga järnvägstrafiken och uppriva spåret på bandelen Bäckefors—Bengtstors V och bl. a. länsstyrelsen i Älvsborgs län i häröver avgivet remissutlåtande sagt sig numera icke kunna motsätta sig ett nedläggande av järnvägstrafiken, under förutsättning att vissa för ersättningstrafiken önskvärda vägförbättringar komme till stånd, har Kungl. Maj:t genom beslut den 18 mars 1960 meddelat järnvägsstyrelsen begärt bemyndigande, varefter driften nedlagts den 29 maj samma år.

#### G. Järnvägslinjen Dannemora—Hargshamn

I sitt den 14 december 1959 avgivna

slutbetänkande (stencilerat) behandlade 1943 års järnvägskommitté — under hänvisning till att järnvägen Dannemora—Hargshamn efter beslutad nedläggning av bandelen Faringe—Gimo komme att sakna likspårig förbindelse med det smalspåriga Roslagsnätet i övrigt och att dess problem följaktligen syntes utan olägenhet kunna behandlas isolerat — olika alternativ till förbättring av kommunikationerna inom nämnda bandels trafikområde och stannade därvid för att förorda anordnande av treskenspår för normalspårs- och smalspårstrafik på den 22 km långa *bandelen Dannemora—Gimo*. Kostnaden härför, inklusive höjning av bärighetsstandarderna till samma som för anslutande normalspår Dannemora—Örbyhus, beräknades av kommittén uppgå till 2,5 milj. kr. Frågan om treskenspårets utsträckning från Gimo till

Hargshamn finge, om den framdeles aktualiserades, bedömas med hänsyn till då rådande förhållanden.

Med anledning av att kommuner och intresseorganisationer inom Roslagsnätets trafikområde avgett framställningar, syftande till ombyggnad — total eller partiell — till normalspår eller till viss utvidgning av järnvägssystemet anförde kommittén, att frågan om den framtida gestaltningen av de södra delarna av Stockholm—Roslags järnvägar utgjorde ett stort problemkomplex, som för närvarande ej kunde överblickas och i allt fall undandroge sig kommitténs bedömande, då det bl. a. sammanhänge med den blivande utformningen av Stockholms förortskommunikationer. Genom beslut den 15 januari 1960 har Kungl. Maj:t överlämnat ärendet till järnvägsstyrelsen för ifrågakommande åtgärder.

### III. Övriga hos Kungl. Maj:t anhängiggjorda ärenden rörande ombyggnad av smalspårsjärnvägar

I skrivelse den 22 januari 1951 hemställde »Finnvedsriksdagen» hos Kungl. Maj:t om breddning till normalspår av *järnvägslinjen Halmstad—Vislanda*. Såsom motiv för breddning uppgavs, att förutsättningarna för näringslivets utveckling därigenom väsentligt skulle öka. I utlåtande häröver anförde 1943 års järnvägskommitté bl. a. följande.

Därest de av »Finnvedsriksdagen» angivna förutsättningarna för näringslivets utveckling inom nämnda järnvägsområde alltså förefinnes vid den tidpunkt, då riksdagsbeslutet av år 1946 beträffande Blekingejärnvägarna förverkligats, kan det emellertid enligt kommitténs mening fin-

nas anledning att ånyo pröva frågan om linjen Vislanda—Halmstads framtida gestaltning.

Förnyade framställningar i samma syfte ha gjorts åren 1952, 1958, 1959 och 1961.

I skrivelse den 15 november 1955 hemställde Norrtälje fackliga central hos Kungl. Maj:t att *hela Roslagsbanan* måtte omläggas till normalspår. Skrivelsen remitterades till 1943 års järnvägskommitté, som med överlämnande av förenämnda betänkande rörande järnvägslinjen *Dannemora—Hargshamn* fann sig ha besvarat remissen ifråga.

## BILAGA XII B

### Trafikutvecklingen vid vissa till normalspår ombyggda smalspårslinjer

I syfte att ge en bild av trafikutvecklingen före och efter ombyggnad till normalspår av järnvägslinjerna *Håkantorp—Lidköping* (öppnad för normalspårstrafik i september 1953), *Lidköping—Forshem* (i maj 1954), *Kristianstad—Karlshamn* (i september 1954) och *Karlshamn—Karlskrona* (i september 1957) har visst statistiskt material för åren 1950—1959 insamlats och sammanställts rörande dessa linjer. Till jämförelse ha motsvarande uppgifter också sammanställts för den alltså smalspåriga linjen *Norsholm—Västervik*.

Trafikutvecklingen med avseende å nettodriftprestationer under en längre period vid statens järnvägars olika linjer belyses av de i stationernas tjänsterapporter meddelade uppgifterna rörande antalet försålda biljetter och antalet expedierade godssändningar.

Ifrågavarande antalsuppgifter måste emellertid tagas med viss reservation med hänsyn till att organisations- och andra förändringar kunna påverka siffrorna så att bilden förvanskas. Så t. ex. kan nedgång i det redovisade antalet försålda biljetter förändras av att bemanningen på en trafikanstalt indras och de resande hänvisas till att lösa sina biljetter på tågen. Vidare kan i fråga om styckegods antalet kollin i en sändning och i fråga om vagnslastgods antalet vagnslaster per expedition (d. v. s. gods upptaget på en och samma fraktsedel) variera högst väsentligt från tid till annan. Slutligen kan en renodlad bild av utvecklingen vid en viss järnvägslinje icke erhållas av den anledningen att grenstationernas uppgifter — i de fall dessa

anses böra medtas — i tjänsterapporterna icke äro uppdelade på olika linjer. Syftet med dessa rapporter är nämligen att de skola tjäna såsom underlag för bedömning av personaluppsättning m. m. på olika stationer men icke primärt att återspegla trafikutvecklingen på viss järnvägslinje.

En sammanställning av tjänsterapporternas uppgifter om antalet försålda personbiljetter vid stationer utmed de av undersökningen omfattade linjerna framgår av *tablå XII B: 1*.

Av tablåen står det klart, att ombyggnaden icke förhindrat den fortgående persontrafikavledningen från linjerna. Trenden är densamma för alla de fyra redovisade järnvägslinjerna och skiljer sig för övrigt icke nämnvärt från den för statens järnvägar såsom helhet konstaterade. Det ifrågavarande uppgiftsmaterialet ger icke stöd för ett antagande, att ombyggnad till normalspår skulle ha någon trafikbevarande eller trafikvärvande effekt på persontrafiken.

Den bild som erhålles av styckegods- trafikens utveckling är mera svårtolkad. Å ena sidan vill det synas som om breddningen av linjerna *Håkantorp—Forshem* och *Kristianstad—Karlshamn* åtminstone temporärt hejdat trafiknedgången. Utvecklingen å linjen *Norsholm—Västervik* företer å sin sida en tämligen jämnt nedåtgående tendens, varjämte linjen *Karlshamn—Karlskrona* kännetecknas av en synnerligen kraftig nedgång åren efter ombyggnaden. Några bestämda slutsatser kunna därför icke

Tablå XII B:1. Å stationer försålda personbiljetter (å tåg försålda biljetter däremot ej medräknade. Breddningsårens tal understrukna.)

År	Håkantorp—Lidköping—Forshem		Kristianstad—Karlshamn	
	Antal	Index	Antal	Index
1950	182 937	100	257 098	100
1951	162 332	89	229 980	89
1952	155 424	85	214 272	83
1953	<u>151 312</u>	<u>83</u>	200 481	78
1954	<u>151 656</u>	<u>83</u>	<u>188 970</u>	<u>74</u>
1955	144 997	79	179 301	70
1956	131 218	72	174 532	68
1957	114 655	63	160 296	62
1958	99 398	54	153 092	60
1959	90 368	50	137 863	54

År	Karlshamn—Karlskrona		Norsholm—Västervik	
	Antal	Index	Antal	Index
1950	389 956	100	230 025	100
1951	348 926	89	213 717	93
1952	327 402	84	199 745	87
1953	311 392	80	190 611	83
1954	303 823	78	186 027	81
1955	278 817	71	177 871	77
1956	255 530	66	161 789	70
1957	<u>248 508</u>	<u>64</u>	146 607	64
1958	224 037	57	129 207	56
1959	236 330	61	114 214	50

Tablå XII B:2. Expeditioner av styckegods. (Breddningsårens tal understrukna.)

År	Håkantorp—Lidköping—Forshem		Kristianstad—Karlshamn	
	Antal	Index	Antal	Index
1950	338 722	100	485 650	100
1951	325 478	96	447 520	92
1952	311 110	92	442 285	91
1953	313 846	93	452 356	93
1954	<u>314 534</u>	<u>93</u>	<u>460 310</u>	<u>95</u>
1955	318 654	94	471 875	97
1956	307 911	91	460 146	95
1957	293 938	87	446 559	92
1958	264 131	78	382 989	79
1959	252 972	75	369 776	76

Tablå XII B: 2. (forts.)

År	Karlshamn—Karlskrona		Norsholm—Västervik	
	Antal	Index	Antal	Index
1950	724 612	100	433 361	100
1951	666 290	92	415 777	96
1952	630 045	87	398 487	92
1953	617 008	85	397 599	92
1954	621 804	86	387 444	89
1955	663 557	87	384 605	89
1956	594 574	82	367 212	85
1957	<u>544 206</u>	<u>75</u>	345 380	80
1958	451 389	62	309 420	71
1959	451 779	62	305 164	70

Tablå XII B: 3. Expeditioner av vagnslastgods. (Breddningsårens tal understrukna.)

År	Håkantorp—Lidköping—Forshem		Norsholm—Västervik	
	Antal	Index	Antal	Index
1950	14 008	100	27 405	100
1951	13 173	94	25 578	93
1952	10 518	75	21 249	78
1953	<u>9 189</u>	<u>66</u>	16 764	61
1954	<u>8 567</u>	<u>61</u>	<u>16 299</u>	<u>59</u>
1955	12 472	89	16 588	61
1956	12 098	86	17 590	64
1957	11 543	82	17 684	65
1958	10 866	78	16 582	61
1959	10 412	74	17 939	65

År	Karlshamn—Karlskrona		Norsholm—Västervik	
	Antal	Index	Antal	Index
1950	15 935	100	11 974	100
1951	16 517	104	12 798	107
1952	14 275	90	11 540	96
1953	14 932	94	9 475	79
1954	15 068	95	11 417	95
1955	14 791	93	12 310	103
1956	14 107	89	11 448	96
1957	<u>12 695</u>	<u>80</u>	11 069	92
1958	11 633	73	9 834	82
1959	12 616	79	9 498	79

dras av uppgifterna rörande detta trafikslag.

Sedda för hela den undersökta tioårsperioden förete de i *tablå XII B: 3* redovisade uppgifterna rörande vagnslastgodset en viss parallellitet med motsvarande uppgifter för styckegodstrafiken, ehuru beträffande linjen Håkantorp—Forshem en kraftig uppgång i vagnslastgodstrafiken omedelbart efter ombyggnaden kan konstateras.

Viss ledning för bedömande av trafikutvecklingen kan emellertid också erhållas från uppgifterna om de bandelsvis redovisade bruttodriftprestationerna. Av särskilt intresse äro härvidlag uppgifterna om antalet lastade gods-vagnaxelkm per bankm under olika år, vilka återges i *tablå XII B: 4*, omräknade till indextal med år 1950 såsom basår.

De i tablan anförda uppgifterna ge uttryck för en trafikökning på ifrågasvarande breddade järnvägslinjer efter ombyggnaden — en ökning som närmast torde avse vagnslastgodstrafiken. Ökningen kan vara dels reell, dels resultatet av en efter breddningarna genomförd omläggning av transportvägar. Hur stor del av ökningen, som är av det ena eller andra slaget, låter sig icke på grundval av tillgängligt uppgiftsma-

terial avgöra. Ett faktum torde dock vara, att ökningen av vagnslastgodstrafiken på linjen Håkantorp—Forshem är av reell natur.

Av befolkningsstatistiken för de ombyggda järnvägslinjernas trafikområden kan icke utläsas att den fortlöpande inflyttningen till städer och andra större tätorter hejdats efter breddningarna.

En granskning av industristatistiken ger heller ej belägg för att breddningarna medfört någon extra stimulans för näringslivet i de berörda trafikområdena. Vissa industriella förändringar därstädes ha visserligen under senare tid ägt rum eller förutses skola komma till stånd, men det låter sig icke här bedöma huruvida och i vilken grad ombyggnaderna bidragit till dessa förändringar. De äro i korthet följande.

#### Håkantorp—Forshem

Den utvidgning av Skånska Cementaktiebolagets anläggningar i Hällekis, som var en av förutsättningarna för järnvägslinjens breddning fram till Forshem, har medfört ökning av cementtransporterna på järnvägslinjen ifråga. Sälunda befordrades från Hällekis 119 000 ton cement år 1951, en kvantitet som år 1958 ökat till 236 000 ton.

Utöver denna utvidgning ha ännu inga mera betydande förändringar inom industrin uppträtt efter järnvägslinjens om-

*Tablå XII B:4. Indextal för lastade godsvagnaxelkm per bankm.  
(Breddningsårens tal understrukna.)*

År	Håkantorp—Forshem	Kristianstad—Karlskrona	Norsholm—Västervik
1950	100	100	100
1951	99	111	115
1952	74	102	104
1953	64	81	90
1954	<u>118</u>	<u>84</u>	93
1955	232	76	101
1956	266	81	92
1957	262	<u>80</u>	75
1958	249	96	51
1959	241	106	41

byggnad. Två större anläggningar äro emellertid nu projekterade i Lidköping, nämligen en maskinhall för Jönköping Vulcan Dörrfabrik och en monteringshall för slipmaskiner, planerad av AB Lidköpings Mechaniska verkstad. Anläggande av industrispår har ifrågasatts till den förstnämnda anläggningen.

Det kan vidare nämnas, att breddningen utgjort förutsättning för tillkomsten av ett fraktavtal, som tillför statens järnvägar huvuddelen av AB Rörstrands Porcelainfabrikers i Lidköping landväga transporter.

### Kristianstad—Karlskrona

AB Iföverken i Bromölla har efter nybyggnad och rationalisering ökat sin produktion.

AB Hyltebruk uppför en cellulosaafabrik i Nymölla och Skogsägarnas Industriaktiebolag en dylik i Vekerum. Var och en av dessa fabriker skall, fullt utbyggd, kunna producera 140 000 ton massa per år. I den första byggnadsetappen, som beräknas vara avslutad om 2 å 3 år, dimensioneras de emellertid för halva denna kvantitet.

Svenska Stålpressnings AB har efter utvidgning av sin fabrik i Mörrum dit överflyttat viss karosseritillverkning från tidigare utnyttjade lokaler i Karlshamns nedlagda sockerbruk. Trafikutvecklingen influeras även av att företagens import av plåt från England och Amerika numera sker över Karlshamn i stället för över Malmö m. fl. hamnar.

I Karlshamns oljehamn har en oceandepå för oljor iordningställt. Detta sammanhänger bl. a. med att övergång sker till mindre distributionsrājonger för bensin och mineraloljor.

Kockums Emaljverks anläggning i Kallinge har utvidgats.

Slutligen har Nättraby Bruks AB byggt ut sin fabrik i Nättraby och dit överflyttat sin tidigare till en filial i Oskarshamn förlagda tillverkning. I samband därmed har industrispår anlagts till fabriken i Nättraby.

Att dra några generella eller definitiva slutsatser av ett så begränsat material som det här föreliggande är icke möjligt. Vad som kan sägas är, att i fråga om person- och styckeodstrafik omläggningen till normalspår icke kan konstateras ha medfört några mera markanta avvikelser från de allmänna tendenserna för järnvägstrafikens utveckling. För vagnslastgodsets vidkommande har en avsevärd ökning efter ombyggnaden inträtt på i varje fall ett par av linjerna, och i fråga om en av dessa linjer torde ökningen vara reell och icke sammanhänga med omläggning av trafiken mellan olika järnvägs-linjer. I detta sammanhang torde böra framhållas, att vid bedömningen av trafikutvecklingen efter ombyggnad till normalspår åtskillnad bör göras mellan å ena sidan sådan trafikökning, som varit direkt förutsedd vid ombyggnadsbeslutets fattande och kanske en förutsättning för detta, och å andra sidan en ökning, som successivt inträder på ett senare stadium såsom en följd av normalspåret större trafikattraherande förmåga. I fråga om föreliggande breddningsprojekt av mera realistisk natur torde i regel den eventuella uppkomsten av en trafikökning utav sistnämnda slag vara avgörande för projektets lönsamhet. Det i det föregående redovisade undersökningsmaterialet är emellertid alltför ringa och i tiden begränsat för att tillåta någon annan slutsats härutinnan än den, att sådana trafikökningstendenser hittills icke kunnat konstateras.

## BILAGA XIII A

### Tidigare förslag och åtgärder avseende nybyggnad av järnvägslinjer

#### *I. Sträckan Härnösand—Umeå (förlängning av ostkustbanan)*

I anledning av motioner (I: 237 och II: 402) vid 1945 års riksdag hemställde riksdagen (SU 211, Rskr. 517), att Kungl. Maj:t måtte uppdra åt norrlandskommittén och järnvägsstyrelsen att gemensamt verkställa utredning rörande ostkustbanans förlängning norrut till Umeå. Kungl. Maj:t meddelade den 6 juli 1945 det av riksdagen avsedda uppdraget. Sedan i anledning härav undersökningar verkställts, framhöll *norrlandskommittén* i skrivelse den 23 januari 1947 (som finnes intagen i kommitténs principbetänkande, del III, SOU 1949: 3), att de största förutsättningarna för anläggande av en järnväg föreläge i det starkt industrialiserade området mellan Örnsköldsvik och Umeå. Kommittén fann vid övervägandet av frågan, att en järnvägsanläggning mellan Örnsköldsvik och Umeå väl kunde tillgodose näringslivet inom mellanliggande område även utan att järnvägsförbindelse funnes utmed kusten mellan Härnösand och Örnsköldsvik. En sådan järnvägsanläggning komme dock icke att vara ägnad att medföra den lättnad för stambanan som en sammanhängande ostkustbana från Gävle till Umeå skulle kunna föranleda. En blivande järnväg mellan Örnsköldsvik och Umeå borde emellertid erhålla samma beskaffenhet som om den från början utgjorde ett led i en

förlängd ostkustbana. Vid sina överväganden av de olika förhållanden, som påverkade frågan om ytterligare järnvägsanläggning utefter norrlandskusten, stannade kommittén vid att förorda, att järnväg tillsvidare anlades mellan Örnsköldsvik och Umeå. I samband därmed syntes järnvägsförbindelse lämpligen även böra anordnas från Köpmanholmen till Örnsköldsvik. De utredningar, som i anslutning härtill hade verkställts inom järnvägsstyrelsen, tydde på att en sådan järnvägsanläggning icke helt skulle kunna förränta det nedlagda kapitalet.

I år 1949 avgivet yttrande över norrlandskommitténs framställning framhöll *järnvägsstyrelsen*, att med utgångspunkt från 1948 års kostnads- och taxeförhållanden en järnvägsanläggning mellan Köpmanholmen och Umeå endast skulle lämna ett överskott av ca 0,5 milj. kr., motsvarande en avkastning på det nedlagda kapitalet av 1 procent, och att järnvägsprojektet därför tedde sig företagsekonomiskt sett svagt. Om statens järnvägar skulle förränta kapitalet, kunde järnvägsstyrelsen icke tillstyrka projektet. Om däremot kapitalet ställdes till förfogande utan förräntningsplikt för statens järnvägar, kunde järnvägsstyrelsen i princip biträda kommitténs förslag. Med hänsyn till den då rådande bristen på material och arbetskraft

syntes emellertid övervägande skäl tala för ett uppskov med det principiella ställningstagandet till frågan.

År 1947 hade en på enskilt initiativ bildad järnvägskommitté med uppgift att verka för en förlängning av ostkustbanan från Härnösand norrut hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att fatta beslut om fullständig utredning om ostkustbanans utbyggnad från Härnösand och norrut såsom en andra huvudlinje för Övre Norrland samt att fatta beslut om begynnelseanslag till anläggande av i första hand den av norrlandskommittén föreslagna järnvägen Köpmanholmen—Umeå och alternativt, med hänsyn till det tryckta ekonomiska läget, av delen Översjäla—Umeå.

Vidare hade länsstyrelsen i Västerbottens län samma år till Kungl. Maj:t överlämnat och tillstyrkt en av Västerbottens läns landsting gjord framställning om åtgärder i syfte att den planerade bandelen mellan Örnsköldsvik och Umeå snarast måtte komma till utförande.

År 1953 hemställde den nyss omnämnda järnvägskommittén med uppgift att verka för en förlängning av ost-

kustbanan från Härnösand norrut, att Kungl. Maj:t måtte anbefalla järnvägsstyrelsen att skyndsamt vidta erforderlig utredning i fråga om byggande av järnväg från Gullänget till Dombäck (Husbyn) med industrispår därifrån till Husum, så att proposition om denna järnvägs anläggning kunde föreläggas nästkommande års riksdag.

Norrlandskommitténs förslag om järnvägsanläggning mellan Köpmanholmen och Umeå har icke föranlett annan statsmakternas åtgärd än att ett industrispår enligt beslut av 1951 års riksdag anlagts mellan Örnsköldsvik och Gullänget. Realiserandet av detta projekt var baserat på en överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och den i trafikområdet närmast Örnsköldsvik belägna storindustrin. Begynnelseanslag härför anvisades för budgetåret 1951/52 (prop. 131, SU 158, Rskr. 301). Industrispåret färdigställdes år 1956 för en sammanlagd kostnad av ca 4 milj. kr.

Ett av järnvägsstyrelsen framfört förslag om upptagande på beredskapsstat för budgetåret 1956/57 av förlängning utav detta industrispår till Husum avstyrktes av departementschefen (prop. 1956: 95).

## II. Sträckan Umeå—Skellefteå—Byske (fortsatt förlängning av ostkustbanan)

År 1950 hemställde Västerbottens kustbanekommitté, att Kungl. Maj:t ville lägga en genom kommitténs försorg verkställd utredning angående kustbanan Umeå—Skellefteå—Byske till grund för ett förslag till anläggande av järnväg i Västerbottens läns kustland.

I häröver år 1953 avgivet yttrande framhöll järnvägsstyrelsen att, sedan förevarande kustbaneförslag framlagts, tre s. k. spårlösa järnvägsstationer inom kustområdet inrättats för mottagning

och avsändning av gods, nämligen Husum och Hörnefors på sträckan Örnsköldsvik—Umeå samt Robertsfors på sträckan Umeå—Skellefteå. Inrättandet av dylika stationer torde visserligen i och för sig icke utgöra fullgod ersättning för järnväg. I avvaktan på fortsatta utredningar och överväganden hade dylika anordningar emellertid syntes väl lämpade att på längre sikt underlätta godssändningar.

### III. Sträckan Morjärv—Kalix

I sitt betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland (SOU 1946: 84) framhöll *norrlandskommittén*, att behov av förbättrade kommunikationer i Kalixorten föreläge och att skäl talade för att i varje fall Kalix medelst järnväg till Morjärv erhöles förbindelse med norra stambanan. I Norrland torde, uttalade kommittén, knappast finnas något område av motsvarande betydelse, som helt saknade tillgång till järnväg. Kommittén förordade, att frågan om en järnvägslinje mellan Kalix och Morjärv upptoges till förnyad undersökning ur näringsgeografiska och järnvägsekonomiska synpunkter.

Sedan Kungl. Maj:t år 1947 anbefallt *järnvägsstyrelsen* att verkställa en sådan undersökning, överlämnade styrelsen år 1952 den begärda utredningen, varav framgick bl. a. att den ifrågasatta järnvägen ej kunde beräknas ge full driftkostnadstäckning och än mindre täcka någon del av kapitaltjänstkostnaderna samt att statens järnvägar, därest järnvägslinjen icke desto mindre komme till utförande, måste förbehålla sig gottgörelse för uppkommande driftförluster.

Sammanfattningsvis uttalade järnvägsstyrelsen i skrivelse den 17 januari 1956, att det vore uppenbart, att en järnväg, förbindande Karlsborgs bruk och Kalix med stambananätet, vare sig denna förbindelse anknötes till stambanan i Morjärv eller Vitvattnet, icke hade något järnvägsekonomiskt intresse. Då styrelsen emellertid kände till att en sådan spåranläggning bl. a. av arbetsmarknadsskäl tillmättes ett betydande samhällsekonomiskt värde, ville

styrelsen icke motsätta sig dess utförande såsom beredskapsarbete, om anläggningen i övrigt befundes lämplig. Styrelsen förutsatte, att hela det erforderliga investeringsbeloppet i så fall anvisades på sådant sätt, att statens järnvägars räntepliktiga kapital icke ökades, att statens järnvägars ordinarie investeringsram icke därigenom inskränktes samt att frågan om avsättning till förnyelse av järnvägsanläggningen finge senare upptas till särskild behandling. Om anläggningen komme till utförande, borde den rubriceras såsom järnväg upplåten för allmän vagnslastgodstrafik.

I propositionen nr 102 till 1956 års riksdag förordade departementschefen, att ett godsspår skulle anläggas å sträckan Morjärv—Kosjärv—Kalix—Karlsborgs bruk. Departementschefens ställningstagande dikterades av de allmänt samhällsekonomiska önskemålen att komma till rätta med de extrema sysselsättningssvårigheterna i de av bananläggningen berörda bygderna. Arbetet förordades komma att utföras i arbetslöshetsbekämpande syfte, varigenom anläggningskostnaden icke heller komme att belasta statens järnvägars räntepliktiga kapital. Samtidigt uppfördes också arbetet på allmän beredskapsstat (prop. 95). Riksdagen biföll förslaget (SU 151, Rskr. 312).

Arbetet med anläggningen av godsspåret — som beräknades kräva ett toltat investeringsbelopp av ca 25 milj. kr. (vid 1955 års prisnivå) — har huvudsakligen bedrivits såsom sysselsättningsarbete och torde komma att avslutas under hösten 1961.

#### IV. Sträckan Haparanda—Haparandahamn

I motioner till 1945 års riksdag (I: 236 och II: 399) hemställdes, att ett järnvägsspår mellan Haparandahamn och Haparanda måtte anläggas. Riksdagen uttalade vid behandlingen av motionerna (SU 132, Rskr. 290) att, därest med hänsyn till de höga kostnaderna anläggningen av ett järnvägsspår till hamnen icke ansåges möjlig, en bättre överföringsorganisation dock borde kunna utan alltför stor ytterligare tidsutdräkt åstadkommas.

Senare samma år hemställde Neder-

torneå kommun och Tornedalskommunernas förbund hos chefen för kommunikationsdepartementet, att en järnväg måtte anläggas mellan Haparandahamn och Haparanda.

I ett år 1946 avgivet yttrande över nämnda båda skrivelser framhöll järnvägsstyrelsen bl. a., att styrelsen bestämt måste motsätta sig, att dylika ur ortsintressets synpunkt framställda önskemål tillgodosåges på bekostnad av statens järnvägars ekonomiska intressen.

#### V. Sträckan Malmbanan—Svappavaara

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 7 februari 1961 föreslog järnvägsstyrelsen, under återopande av LKAB:s planer på malmbyggnad i Svappavaara-området, anläggande av en 38 km lång godsjärnväg från en punkt på Malmbanan ca 6 km söder om Kiruna till Svappavaara. Järnvägslinjen, som vore avsedd för malmtransporter men som lämpligen borde hållas öppen även för allmän trafik av gods i vagnslaster, beräknades för statens järnvägars del dra en kostnad av 40 milj. kr. vid 1960 års penningvärde. Arbetet borde påbörjas som-

maren 1961 och beräknades vara avslutad hösten 1964.

Frågan har underställts 1961 års riksdag genom propositionen nr 96, vari departementschefen, under hänvisning till bl. a. att den föreslagna järnvägen med hänsyn till de intäkter, som påräknades från malmtransporterna på sträckan, för statens järnvägars del vore företagsekonomiskt fullt motiverad, tillstyrkt anläggande av järnvägslinjen ifråga i huvudsaklig överensstämmelse med järnvägsstyrelsens föreliggande förslag.

#### VI. Sträckan Ljusdal—norska gränsen

I anledning av motioner (I: 55 och II: 97) hemställde 1948 års riksdag (SU 227, Rskr. 434), att Kungl. Maj:t ville föranstalta om en utredning rörande frågan om en järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen. Sedan Kungl. Maj:t den 3 december 1948 tillkallat sakkunniga att verkställa den begärda undersökningen, avgåvo dessa — järnvägsutredningen Ljusdal—norska

gränsen — år 1952 betänkande med förslag till förbättrade kommunikationer i Härjedalen och nordvästra Hälsingland (SOU 1952: 27). Kommittén fann vid sina bedömanden, att en järnväg mellan Ljusdal och Sveg, vars anläggning kunde beräknas kräva ett investeringsbelopp av 26,3 milj. kr. (vid 1950 års prisnivå), skulle få samhällsekonomiska nyttoverkningar främst i fråga om möj-

ligheterna att ekonomiskt tillvarata områdets betydande skogstillgångar men också genom motverkande av befolkningsutflyttningen från trafikområdet. Kommittén räknade sålunda med att godstrafikunderlaget till helt övervägande del, omkring 90 procent, skulle komma att bestå av skogsprodukter. Slutligen tillkomme vissa kulturella och sociala nyttoverkningar samt även vissa fördelar ur beredskapssynpunkt. Kommittén fann dessa samhällsekonomiska och övriga nyttoverkningar tillsammans vara så betydande, att den tillstyrkte anläggandet av en järnväg Ljusdal—Sveg, ehuru ett årligt driftunderskott, exkl. räntekostnader, om minst 350 000 kr. kunde beräknas uppkomma. Kommittén förutsatte, att kostnaderna för järnvägens anläggande och för anskaffandet av rullande materiel till viss del skulle bestridas av berörda skogsintressenter medelst tillskott ur de skogsvårds- och lågkonjunkturfonder som bildats genom avsättning av konjunktur- och prisutjämningsavgifter. Vidare förutsattes, att det för järnvägen tillskjutna investeringskapitalet icke skulle komma att inräknas bland sta-

tens järnvägars förräntningspliktiga kapital samt att gottgörelse lämnades statens järnvägar för uppkommande driftförluster.

Kommittén fann sig icke kunna förorda, att en järnväg anlades mellan Hede och norska gränsen, så länge de ytterst svaga driftförutsättningarna för en dylik järnväg icke förbättrades.

*Järnvägsstyrelsen* avstyrkte i ett år 1954 avgivet yttrande över utredningens förslag anläggandet av järnväg mellan Ljusdal och Sveg med hänsyn bl. a. till att det kalkylerade driftresultatet enligt styrelsens uppfattning grundades på alltför osäkra antaganden om järnvägens framtida trafikunderlag.

I skrivelse i april 1954 till Kungl. Maj:t hemställde *Hede och Tännäs kommuner, Svegs köping och Svegs landskommun*, att järnväg å sträckan Hede—norska gränsen snarast måtte byggas.

Med anledning av motioner till 1954 års riksdag (I: 60 och II: 91) om anläggande av järnväg Ljusdal—Sveg, uttalade statsutskottet i sitt utlåtande nr 185, att utskottet icke kunde tillstyrka motionärernas förslag. Riksdagen avslög också motionerna.

## VII. Sträckan Lärbro—Fårösund

Med skrivelse den 10 december 1945 överlämnade 1943 års järnvägskommitté till chefen för kommunikationsdepartementet en utredning rörande utbyggnad av den smalspåriga järnvägslinjen Visby—Lärbro till Fårösund. Av utredningen framgick, att en sådan järnvägsanläggning skulle ur företagsekonomisk synpunkt lämna ett otillfredsställande ekonomiskt resultat. Kommittén framhöll emellertid, att det förhandenvarande kombinerade trafiksystemet vore förknippat med stora olägenheter. Därest statsmakterna med hänsyn till de fördelar, som skulle åstadkommas för för-

svarsanstalterna i Fårösund och för bygden i övrigt, funne den företagsekonomiska förlusten icke utgöra hinder för företagets genomförande, förordade kommittén, att en järnväg mellan Lärbro och Fårösund måtte byggas vid sådan tidpunkt, då läget på den gottländska arbetsmarknaden motiverade investeringar utan anspråk på kapitalförräntning, och att anslag för utförandet måtte upptas på beredskapsstat.

I yttrande häröver år 1954 konstaterade *järnvägsstyrelsen*, att de förutsättningar, på vilka kommittén grundat sitt förslag, undergått så väsentliga föränd-

ringar, att företaget av allt att döma helt saknade aktualitet.

Med stöd av Kungl. Maj:ts beslut den 30 juni 1960 har järnvägslinjen Lärbro—Burgsvik nedlagts från och med den

1 oktober 1960. Några förutsättningar för byggande av järnväg på sträckan Lärbro—Fårösund äro därmed icke längre förhanden.

### VIII. Sträckan Fagerhult—Åseda

I anledning av motioner (I: 138 och II: 264) till 1945 års riksdag angående fortsatt utbyggnad av den smalspåriga järnvägslinjen Mönsterås—Fagerhult anhöll riksdagen (SU 108, Rskr. 212) hos Kungl. Maj:t, att frågan om utsträckning av denna linje fram till järnvägslinjen Hultsfred—Växjö måtte överlämnas till 1943 års järnvägskommitté för att tagas i övervägande i samband med övriga inom kommittén pågående utredningar om en rationalisering av landets smalspåriga järnvägssystem.

Sedan Kungl. Maj:t överlämnat ärendet till järnvägskommittén för utredning, föreslog kommittén i sitt betänkande, del III (SOU 1948: 3), att den smalspåriga järnvägen Mönsterås—Fagerhult skulle förlängas till Åseda.

Med stöd av Kungl. Maj:ts beslut den 28 maj 1959 har järnvägstrafiken på bandelen Sandbäckshult—Fagerhult nedlagts från och med den 1 september 1959. Några förutsättningar för en förlängning av denna bandel äro därmed icke längre förhanden.

### IX. Vissa andra nybyggnadsprojekt

Slutligen ha på enskilt initiativ undersökts möjligheterna att anlägga mellanriksbanor i gränsbygderna mellan Dalarna och Norge samt mellan Värmland och Norge, en kulturbana i form av en ny norrländsk tvärbana genom södra Lappmarken samt en småländsk kustbana från Ålem på linjen Berga—Kalmar över Oskarshamn till Västervik samt från Gamleby på linjen Norsholm

—Västervik till Valdemarsvik. Vidare har efter motion (II: 235) vid 1946 års riksdag undersökts förutsättningarna för anläggande och drift av en kulturbana i mellersta och norra Värmland. Framst på grund av att driftekonomin för samtliga banor bedömts bli synnerligen otillfredsställande, ha förslagen hittills icke föranlett någon statsmakternas åtgärd för deras realiserande.

## BILAGA XIV A

### Vissa tidigare framlagda förslag rörande taxemässig samtrafik järnväg — billinje

#### I. Kommittéförslag

##### A. Norrlandskommittén

I sitt den 5 december 1946 avgivna betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland (SOU 1946:84) berörde *norrlandskommittén* bl. a. vissa spörsmål beträffande samtrafik järnväg—billinje. Kommitténs förslag gick i förevarande hänseende i huvudsak ut på att inrätta s. k. *stambillinjer* (såsom substitut för järnvägar) med direkt anknötning till det befintliga järnvägsnätet, att införa genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa för såväl gods- som persontrafik på stambillinje i samtrafik med järnväg samt att utbygga och förbättra gällande system för godssamtrafik mellan järnväg och annan billinje än stambillinje. Kommittén hemställde, att det måtte uppdras åt järnvägsstyrelsen att inkomma med förslag till anordnande av stambillinjer mellan vissa uppräknade orter i Norrland (10 stycken linjer).

Rörande taxeberäkningen anförde kommittén bl. a., att vid personbefordran å stambillinje genomgående zontariffberäkning på grundval av statens järnvägars zontariff för personbefordran borde tillämpas såväl i lokal trafik som i samtrafik med järnväg, i vilket sistnämnda fall hela färdsträckan borde läggas till grund vid fastställandet av färdavgiften. Motsvarande beräkningssätt enligt statens järnvägars

godstaxa borde, enligt kommittén, även tillämpas vid godssamtrafik mellan stambillinje och järnväg; för vagnslastgods föreslogs dock alternativt taxering enbart efter dyraste vagnslastgodstaxan (dåvarande tariff 3).

I betänkandet återfanns emellertid icke någon beräkning av förslaget järnvägsekonomiska konsekvenser till ledning för bedömandet av detsamma.

I sitt remissutlåtande över betänkandet konstaterade *järnvägsstyrelsen*, att det nya i norrlandskommitténs förslag egentligen endast vore tillämpningen av järnvägstaxan på stambillinjerna samt den genomgående avgiftsberäkningen i samtrafik med järnvägen. Dessa förslag beträffande stambillinjernas taxeväsen skulle kunna få vittgående konsekvenser beträffande övriga billinjer i Norrland eller billinjer i andra delar av landet. Befolkningen utmed dessa linjer skulle med visst berättigande kunna begära att få komma i åtnjutande av liknande förmåner, oavsett om linjetrafiken upprätthölls av järnvägsföretag eller enskild trafikutövar.

Järnvägsstyrelsen ställde sig mycket tveksam till ett anordnande av stambillinjer såsom substitut för järnvägar i den omfattning och under de betingelser i övrigt, som norrlandskommittén föreslagit. Erfarenheterna från statens järnvägars billinje Övertorneå—Pajala gäve vid handen, att driften av en bil-

linje med järnvägstaxa och genomgående avgiftsberäkning säkerligen komme att gå med förlust.

Ur företagsekonomisk synpunkt måste det, framhöll styrelsen, anses mycket betänkligt att på sätt norrlandskommittén föreslagit införa järnvägstaxa såväl för person- som, framförallt, för godstrafiken på stambillinjerna. Statens järnvägars godstaxa vore nämligen för så gott som alla sändningar betydligt lägre än den för bilinjetrafiken fastställda lägsta godstaxan. Med hänsyn till de väsentliga skillnader i kostnadsstruktur, som föreläge i fråga om järnvägs- och biltrafik, och då ett tillämpande av järnvägstaxa i stambillinjernas lokaltrafik och samtrafik med järnväg enligt styrelsens erfarenheter kunde väntas medföra ogynnsamma företagsekonomiska verkningar, i synnerhet som det här gällde ett tiotal stambillinjer, avstyrkte styrelsen den av norrlandskommittén föreslagna användningen av järnvägstaxa på stambillinjerna liksom tillämpningen av genomgående avgiftsberäkning i samtrafik mellan stambillinje och järnväg. Styrelsen ansåg, att på dessa stambillinjer i stället liksom på statens järnvägars övriga billinjer borde tillämpas lämplig normaltaxa för biltrafik, varjämte i samtrafik med järnväg avgifterna borde beräknas såsom snittavgifter. Om statsmakterna skulle finna det ur allmänna ekonomiska synpunkter motiverat att helt eller delvis genomföra norrlandskommitténs förslag hemställde styrelsen, att statens järnvägar såsom affärsföretag erhöle gottgörelse genom statsanslag för de driftförluster, som uppkomme genom inrättandet av föreslagna stambillinjer.

*Järnvägsrådets arbetsutskott*, som erhållit rådets uppdrag att avge yttrande över betänkandet, framhöll, att en tillämpning av statens järnvägars taxor

å stambillinjer i den omfattning kommittén föreslagit skulle medföra risk för stora driftunderskott å billinjerna. Med hänsyn härtill fann arbetsutskottet det riktigare, att å stambillinje tillämpades en taxa, som anslöte sig till bildriftens kostnader, så att billinjerna i stort sett bleve ekonomiskt bäriga företag. I samtrafik borde därför snittfrakter användas. — För genomgående fraktberäkning uttalade sig tre av arbetsutskottets ledamöter.

*Generalpoststyrelsen* uttalade, att intet vore att erinra mot en förbättring genom statens försorg av trafikförhållandena inom sådana glest befolkade landsdelar, där så kunde anses av behovet påkallat. Därest det emellertid vore fråga om så betydande taxenedsättningar, som föreslagits av kommittén, syntes man icke rimligen kunna begära att kostnaderna härför, vad postdilignenslinjerna beträffade, skulle bäras av postverket. Om därför de nedsetta taxorna av sociala eller andra skäl ansåges böra införas i trafiken å linjer, där postdilignestrafik bedreves, hade styrelsen intet emot att alltjämt ombesörja trafiken ifråga, under förutsättning att inkomstminskningen icke komme att belasta postverket.

*Sveriges industriförbund* framhöll beträffande kommitténs förslag att tillämpa järnvägstaxor på stambillinjerna:

Transportavgifterna å billinjerna skulle således fastställas utan hänsyn till biltrafikens driftkostnader som äro helt andra än järnvägstrafikens. Förbundet anser emellertid, att billinjernas driftkostnader böra läggas till grund för beräkningen av biltaxorna och att vid kombinerad järnvägs- och biltransport systemet med snittfrakter bör tillämpas. Liksom vid enbart järnvägs transporter synes emellertid ett särskilt statsbidrag till fraktkostnaderna böra utannonseras vid kombinerade järnvägs- och biltransporter, därest de på ekonomiska grunder beräknade fraktavgifterna överstiga det

maximibelopp, som trafikanter i övre Norrland anses böra betala för sina transporter.

*Kommerskollegium* var liksom Sveriges industriförbund betänksamt mot att på stambillinjerna tillämpa järnvägstaxor, »som måste vara anpassade för ett trafikmedel av annan teknisk och ekonomisk struktur än motorfordonen».

Även *statens biltrafiknämnd* uttalade i sitt remissutlåtande tveksamhet beträffande den föreslagna taxesättningen på stambillinjerna och framhöll bl. a. följande.

Kommittén har vid sina beräkningar utgått från, att tariff 3 skulle i stort sett täcka självkostnaderna å stambillinjerna. Det synes biltrafiknämnden tvekelaktigt, huruvida så kommer att bli förhållandet. I all synnerhet i fråga om transporter med förhållandevis små godsmängder per biltur kan man antaga att så icke blir fallet. Kommittén har visserligen utgått från att i huvudsak tunga lastbilar skulle komma till användning. Emellertid är att märka, att möjligheten att i trafik använda fordon med stor lastförmåga inom det område, varom här är fråga, är begränsad med hänsyn till de för vägarna fastställda högsta hjultrycken. Det är att antaga, att en sådan förbättring av vägnas beskaffenhet, som av kommittén ifrågasatts, kommer att kräva avsevärd tid. Vidare bör framhållas, att kommittén icke framlagt några siffror som ge vid handen, att ett behov av sådana tyngre fordon föreligger beträffande samtliga de vägar, å vilka stambiljetrafik skall framgå.

De nu anförda förhållandena komma att i första hand medföra, att linjetrafik icke läser kunna utövas av enskilda trafikföretag å de sträckor, där stambillinjerna framgå. Det föreslagna tariffsystemet måste emellertid antagas komma att få återverkningar även i fråga om annan linjetrafik. Det kan sålunda befaras att trafikanter, som betjänas av linjetrafik, utövad av statens järnvägar inom övriga delar av riket, komma att göra anspråk på motsvarande förmåner som de, som äga tillämpning å trafiken i Norrland. Vidare torde kunna förväntas, att motsvarande önskemål komma att framställas i fråga om linjetrafik, utövad av enskilda företag såväl, och i syn-

nerhet, inom Norrland som inom övriga delar av landet.

## B. 1944 års trafikutredning

1944 års trafikutredning konstaterade i sitt betänkande med förslag rörande vissa frågor avseende det inrikes trafikväsendet (SOU 1947: 85) att en omfattande samtrafik ägde rum mellan järnväg och bil. Utredningen ansåg dock, att en väsentlig utvidgning av samtrafiken mellan järnväg och bil i persontrafik borde kunna åstadkommas, varvid samtrafiken liksom dittills borde vara av expeditionell natur. Utredningen rekommenderade vissa åtgärder för lösande av denna fråga och fann det angeläget, att även trafiksamarbetet mellan järnväg och bil i godstrafik utvidgades och förbättrades. I taxefrågan anförde utredningen bl. a. följande.

Taxemässig personsamtrafik torde enligt vår mening i vissa fall kunna införas, därest viss fast övergångsavgift införes för varje övergång mellan järnväg och bil. Vi föreslå därför, att det uppdrages åt järnvägsstyrelsen att i samarbete med biltrafiknämnden och vederbörande biltrafikorganisationer närmare utreda, i vilken utsträckning ökad taxemässig personsamtrafik enligt dessa grunder kan komma till stånd.

Det har under de senaste åren från flera håll ifrågasatts, att på billinjer skulle tillämpas statens järnvägars taxa och i samtrafik järnväg—bil dessutom genomgående avgiftsberäkning. Vi ha med några typexempel visat, att vid en dylik avgiftsberäkning betydande driftunderskott kunna väntas uppkomma för vederbörande billinjer. Med hänsyn till de företagsekonomiska konsekvenserna synes oss en dylik taxesättning på billinjerna icke allmänt genomförbar. Därest emellertid en dylik taxesättning i något fall skulle anses behövlig och lämplig, torde enligt vår mening i stället det nuvarande systemet för taxekonstruktion i järnvägarnas godssamtrafik med särskilda övergångsavgifter och för ekonomiskt svaga bandelar även banavgifter samt, då omlastning förekommer mellan olika spårvidder, dessutom omlastningsavgifter böra

komma till användning. Genom dessa särskilda avgifter vid övergång från järnväg till billinje (övergångs- och omlastningsavgifter) respektive vid transport på en ekonomiskt svag billinje (banavgifter) blir det möjligt att i högre grad än enligt t. ex. norrlandskommitténs förslag kunna anpassa transportavgifterna efter kostnadsförhållandena i varje särskilt fall.

Det föreligger enligt vår mening ett stort behov för landsbygden av samtrafik mellan järnväg och bil i fråga om smärre stycke-godssändningar. För dylika sändningar torde det också vara möjligt att på ett relativt enkelt sätt åstadkomma ett slags taxemässig samtrafik mellan järnväg och bil. I denna förenklade samtrafik böra först och främst deltaga de bil- och busslinjer, som finnas intagna i den nuvarande fortaxan. Men dessutom synes böra övervägas att lagstiftningsvägen ålägga alla järnvägar samt de buss- och billinjer, som anslutits till järnväg, samtrafikplikt såväl beträffande här ifrågavarande smärre styckegodskollin som eventuellt även i fråga om annat styckegods.

*Järnvägsstyrelsen* konstaterade i sitt remissyttrande över betänkandet, att samtrafik mellan järnväg och bil ordnats i den utsträckning, det dittills varit möjligt och behövligt. Såvitt avsåge taxefrågorna i samtrafik av detta slag hade styrelsen i sitt yttrande över norrlandskommitténs betänkande angett sin ståndpunkt, innebärande att taxemässig samtrafik med hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna icke lämpligen kunde genomföras. Föresättningsvis anförde styrelsen härom:

Trafikutredningen synes i stort sett ha kommit till samma uppfattning och medger, att en genomgående avgiftsberäkning med statens järnvägars taxa som grund icke är allmänt genomförbar. I vissa, icke närmare angivna fall, anser dock trafikutredningen, att taxemässig person- och gods-samtrafik bör kunna införas. Härvid skulle i personsamtrafik en viss övergångsavgift erläggas för varje övergång mellan järnväg och bil samt i godssamtrafik systemet med övergångs-, ban- och omlastningsavgifter komma till användning på sätt för närvarande sker i godssamtrafik mellan skilda järnvägsförvaltningar. I princip behöver

måhända någon erinran mot en sådan ordning icke göras, därest nämnda avgifter avvagas på ett lämpligt sätt. Det är dock att märka, att dessa avgifter bliva fasta och komma att utgå med visst belopp per resa respektive per viktenhet oavsett transportavståndet på den berörda billinjen. Det förefaller, som om fraktberäkningen, åtminstone för gods, skulle bliva omständligare med det föreslagna beräknings sättet än med användning av nuvarande normaltaxor, och därför ifrågasättes, om det verkligen är lämpligt att genomföra den avsedda ändringen.

Intet synes emellertid vara att erinra mot ett uppdrag åt styrelsen att i samråd med vederbörande biltrafikorganisationer närmare utreda, i vilken utsträckning personsamtrafik enligt av trafikutredningen föreslagna grunder kan genomföras.

*Sveriges hantverks- och småindustriorganisation* hänvisade i sitt remissyttrande till vad småföretagsutredningen i sitt betänkande angående hantverkets och småindustriens befrämjande (SOU 1946:40) uttalat i frågan. Utredningen hade understrukit önskvärdheten av att reguljär lastbilstrafik komme till stånd radiellt från järnvägsstationerna, och ansett, att i varje fall, då lastbilstrafiken bedreves i statlig regi, enhetliga fraktsatser syntes böra tillämpas för såväl biltransporten som järnvägstransporten. Härvid borde helst genomgående zontariffberäkning åvägabringas, oberoende av om godset måste underkastas omlastning mellan bil och järnväg eller icke. Enligt organisationens mening vore denna trafikfråga av stor vikt. Även om de låga fraktavgifterna kunde åstadkommas endast på bekostnad av trafikureernas täthet, torde åtminstone i många fall avgifternas anpassning efter järnvägs-tariffen vara så viktig att fördelarna härav uppvägede nackdelarna i nämnda avseende.

*Stockholms handelskammare* framhöll, att det vore av utomordentligt stor betydelse, att vid samtrafik mel-

lan järnväg och bil liksom dittills tillämpades snittariffering. En dylik tariffering vore naturlig, då det gällde att beräkna den sammanlagda frakten för två olika kommunikationsmedel, vilka vart för sig arbetade med så väsentligt olika kostnadsfaktorer som exempelvis järnväg och bil.

### C. Järnvägsutredningen Ljusdal—norska gränsen

*Järnvägsutredningen Ljusdal—norska gränsen* behandlade i sitt betänkande med förslag till förbättrade kommunikationer i Härjedalen och nordvästra Hälsingland (SOU 1952: 27) frågan om stambillinjer såsom ersättning för järnväg på sträckorna Ljusdal—Sveg och Röjan—Hede—Fjällnäs och anförde i fråga om den förstnämnda sträckan bl. a., att införandet av i samtrafik järnväg—stambillinje förutsatt genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxor, vilken kunde beräknas regelmässigt medföra driftförlust på stambillinjen, torde nödga till en synnerligen förlustbringande taxemöjlighet i denna riktning på andra statliga billinjer. Beträffande den sistnämnda sträckan konstaterade utredningen, att för turisttrafiken på Härjedalen genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa vid samtrafik mellan billinjen Röjan—Hede—Fjällnäs och järnvägsnätet icke skulle innebära någon mer väsentlig reduktion av biljettpriserna. I den lokala samtrafiken gällde redan avgiftsnedsättningar, som ställde sig för trafikanterna lika förmånliga eller till och med förmånligare än de avgifter, som den genomgående avgiftsberäkningen skulle medföra. Däremot skulle det vid fjärrgodsbefordran uppstå en avsevärd lättnad för befolkningen i Funäsdalsområdet, därest järnvägstaxa tillämpades för hela befordringssträckan.

Storleken av den belastning, som samtrafik med genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa (varvid för vagnslastgodstrafik förutsattes tillämpning av dåvarande tariff 3) mellan billinjerna Ljusdal—Sveg och Röjan—Hede—Fjällnäs, å ena, samt järnvägsnätet, å andra sidan, skulle medföra, uppskattades av utredningen till minst 165 000 kr. per år, räknat enligt 1950 års taxenivå. Med hänsyn till att prejudicerande verkningar ansågos komma att göra sig gällande å billinjerna Sveg—Lofsdalen och Åsarna—Ljungdalen, kunde beloppet dock väntas bli högre, antagligen minst 200 000 kr. Utredningen sade sig finna det önskvärt, att stambillinjer för godsbefordran i samtrafik med järnväg, förutom på sträckan Röjan—Hede—Fjällnäs, inrättades jämväl på nämnda sträckor.

I yttrande över betänkandet anförde *järnvägsstyrelsen* bl. a., att den härjedalska turistnäringen sannolikt skulle uppnå ett förbättrat konkurrensläge, om utredningens förslag till inrättande av stambillinjer genomfördes. Styrelsen sade sig emellertid anse, att detta icke borde skapas till priset av försämrad driftekonomi på statens järnvägars billinjer, och styrelsen vore slutligen icke övertygad om att förhållandena inom det här berörda området verkligen vore så särpräglade, att icke krav på motsvarande förmån med lika stort fog kunde komma att resas från skilda håll i landet. Styrelsen avstyrkte på anförda skäl utredningens förslag om inrättande av stambillinje Röjan—Hede—Fjällnäs.

### D. 1948 års järnvägstaxekommitté

Enligt statsrådsdirektiven för 1948 års järnvägstaxekommitté borde kommittén bl. a. närmare undersöka och ta ställning till de förslag till ändrad

taxesättning i gods- och persontrafik, som framlagts av norrlandskommittén.

I enlighet härmed behandlade taxekommittén i sitt betänkande (SOU 1956: 54) — vari någon mera radikal förändring i det gällande taxesystemet icke ifrågasattes — bl. a. de med den taxemässiga samtrafiken sammanhängande spörsmålen. Taxekommittén konstaterade, att åtgärder för att underlätta samtrafiken järnväg—bil utgjorde ett betydelsefullt led i den allmänna samordningen av transportmedlen i syfte att erhålla en ur samhälls- synpunkt effektiv transportapparat. De problem som komme att möta vid genomförandet av åtgärder i sådant syfte vore av teknisk, expeditionell och taxemässig natur. De största problemen hörde enligt taxekommittén samman med införande av taxemässig samtrafik. Härom anförde taxekommittén följande.

Kraven på införande av taxemässig samtrafik, d. v. s. en sänkning av avgifterna för kombinerade järnvägs- och biltransporter, torde få anses förestavade av i första hand rättvisesynpunkter, då trafikanter, som behöver anlita bägge transportmedlen, anser sig missgynnade i förhållande till dem som för sina transporter endast behöver anlita järnväg med dess lägre taxenivå och med avståndet fallande tariffer. Det kan däremot med fog sägas, att en fullt genomförd taxemässig samtrafik — med järnvägstaxan genomgående tillämplad — i själva verket icke alltid skulle skipa rättvisa trafikanterna emellan. Trafikanterna utefter bil- och busslinjerna skulle nämligen ofta komma i ett gynnsammare läge än trafikanterna vid järnvägslinjerna, i det att de förra skulle få sina transporter utförda praktiskt taget från och till dörren, medan för de senare alltså skulle tillkomma kostnader för transporter till och från järnvägen.

Taxekommittén vill i detta sammanhang framhålla, att den nuvarande och än mer den av taxekommittén föreslagna avståndsdressionen i järnvägstaxorna för långa avstånd får anses långt driven, även vid enbart järnvägstransport. En tillämpning i

ökad utsträckning av genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxan för kombinerade järnvägs- och biltransporter med deras som regel väsentligt högre kostnader kan därför icke anses tillräddlig. Det torde även framstå som klart, att en taxemässig samordning därhän, att taxorna bleve desamma för alla trafikanter, oberoende av transportmedel, icke är möjlig att genomföra med bibehållande av valfrihet för allmänheten mellan olika transportmedel.

Hittills gjorda erfarenheter av taxemässig samtrafik med billinjerna Övertorneå—Pajala och Slagnäs—Arjeplog tyder icke på att taxesamordning av där tillämpat slag är företagsekonomiskt försvarlig. Införande av taxemässig samtrafik kan väntas komma att medföra avsevärda intäktsminskningar för SJ. På något längre sikt kan man möjligen i vissa fall vänta sig ökad trafik genom taxesamordning, men denna torde ej kunna kompensera intäktsbortfallet genom avgiftssänkningen. Särskilt torde detta gälla godstrafiken, där kostnaderna för samtrafik på grund av omlastningar o. d. i förhållande till kostnaderna för lokal trafik (utan omlastningar) under i övrigt lika betingelser ligger relativt sett högre än vid persontrafik. Den tekniska utvecklingen talar möjligen för att på längre sikt dessa kostnader skall kunna nedbringas genom rationellare omlastningsmetoder etc.

Taxekommittén anser, att utvecklingen av omlastningsmetoder och tekniska hjälpmedel för överförande av gods mellan järnväg och bil bör bedrivas med all kraft. I den mån den kommande utvecklingen i fråga om omlastningsmetoder etc. möjliggör en viss taxesamordning för kombinerade järnvägs- och biltransporter torde man i första hand få räkna med järnvägstaxa, kombinerad med vissa tilläggsavgifter på det sätt 1944 års trafikutredning antytt.

Då en undersökning av busstrafikens struktur visat, att busstrafiken helt dominerades av lokala resor, framhöll taxekommittén, att det måste särskilt beaktas, att en avgiftssänkning för kombinerade järnvägs- och bussresor kunde komma att medföra krav på sänkning även av de lokala taxorna.

I utlåtande över betänkandet framhöll *järnvägsstyrelsen*, att styrelsen helt kunde instämma i taxekommitténs

åsikt, att ökad taxesamtrafik med direkt tillämpning av järnvägstaxan icke kunde anses tillrådlig. En samtrafik på sådana villkor måste anses vara trafikekonomiskt direkt olämplig. Där emot kunde det i speciella fall vara kommersiellt motiverat att, utan att gå så långt, tillämpa en avgift som vore något lägre än summan av de separata järnvägs- och bilavgifterna. Strävandena att rationalisera samarbetet järnväg—bil borde enligt styrelsens mening i första hand inriktas på att rationalisera den transporttekniska (tidtabeller, transportanordningar etc.) och expeditionella sidan av denna samtrafik.

*Svenska omnibusägareförbundet* ville i sitt utlåtande starkt understryka, att utvecklingen mot en effektivare transportapparat måste förutsätta att kostnadsolikheterna olika transportmedel emellan komme till uttryck i prisättningen på deras tjänster. En långtgående taxemässig samtrafik skulle sätta ut kostnadsskillnaderna och lätt leda till att transportapparatens utbyggnad finge en oekonomisk inriktning.

*Kooperativa förbundets styrelse* underströk i sitt remissyttrande, att stora framsteg alltjämt gjordes inom hanteringstekniken och att därför stort utrymme funnes för en fortsatt expansion i fråga om den expeditionella samtrafiken. Dessa framsteg kunde enligt styrelsens mening på längre sikt icke undgå att gynnsamt påverka utsikterna för en ökad tillämpning av den taxemässiga samtrafiken, i den mån omlastningskostnader komme att ha inflytande på fraktavgifterna. Styrelsen anförde fortsättningsvis:

Även andra utvägar torde stå till buds för att underlätta samtrafiken och skapa förbättrade utsikter för en genomgående fraktberäkning. Styrelsen vill erinra om

den metod för samtrafik mellan järnvägar och lastbilstrafik, som sedan avsevärd tid tillbaka tillämpas i USA och även, såvitt bekant, prövats utan nedslående resultat i såväl Frankrike som Västtyskland, genom vilken »dörr-till-dörr»-trafiken underlättas på så sätt, att lastbilstrailer vid långa transporter, tillämpat särskilt å huvudlinjer, överföres till speciellt för sådana transporter avsedda godsvagnar. Den genomgående avgiftsberäkningen är av särskild betydelse för trafikanterna i vårt lands norra delar och i viss utsträckning tillämpas där med, såsom taxekommittén framhåller, ekonomiskt försvarligt resultat. Styrelsen anser för sin del, att all upmärksamhet bör ägnas åt möjligheterna att i ökad utsträckning tillämpa genomgående avgiftsberäkning genom införande av nya, effektiva metoder för omlastning. Även om en sådan avgiftsberäkning inte är — som taxekommittén framhåller — allmänt genomförbar, är den enligt styrelsens mening av avsevärd betydelse för att underlätta fraktförhållandena i Norrland.

*Sveriges lantbruksförbund* ansåg, att även om taxekommitténs synpunkter i frågan vore riktiga, det likväl icke torde vara rättvist att helt bortse från samtrafiken vid taxesättningen. Enligt förbundets mening komme detta icke minst att gälla, då det kunde bli aktuellt att lägga ned en trafiksvag järnväg. För den bättre service, som biltransporten eventuellt gäve, kunde det vara motiverat att utta en tilläggsavgift. Ett sådan förfarande utgjorde, enligt förbundet, icke något argument mot viss taxesamordning, som onekligen skulle betyda mycket för landsbygden.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* framhöll, att länsstyrelsen i betraktande av de speciella förhållandena, som rådde inom Jämtlands län, främst i Härjedalen, icke kunde finna, att kommitténs förslag beträffande den taxemässiga samtrafiken innebure en tillfredsställande lösning av hithörande problem. Enligt länsstyrelsens mening skulle det för Jämtlands län ha inneburit stora

fördelar, om det av norrlandskommittén framlagda förslaget hade kunnat realiseraras. Länsstyrelsen anförde här om följande.

De avsevärda olägenheter, som äro förknippade med de långa avstånden och därmed förbunden fördyring av fraktkostnaderna, hade härigenom väsentligen kunnat elimineras. Det synes länsstyrelsen, som om det av järnvägstaxekommittén förordade systemet med, i bästa fall, järnvägstaxa i kombination med vissa avgifter alltför mycket är grundat på rent företagsekonomiska ställningstaganden utan hänsynstagande till de särskilda förhållanden, som kunna vara rådande i mera avlägset belägna transportområden.

I fråga om speciellt persontrafiken vill länsstyrelsen peka på det nu rådande synnerligen otillfredsställande förhållandet, att en trafikant, som, för att nå bestämmelseorten, nödgas anlita först järnväg och se-

dan buss, icke kan begagna sig av den s. k. avståndsdegressionen under hela resan, d. v. s. att sista delen av färdsträckan blir relativt sett billigast. I stället nödgas han, där övergång sker till bussförbindelse, vidkännas avgift, som om resan påbörjats vid övergångsstationen.

Länsstyrelsen vill därför förorda, att det tages under förnyat övervägande, huruvida icke en tillämpning av järnvägstaxans tariffer kan anses genomförbar för de kombinerade transporterna i Norrlandsregionen. Enligt länsstyrelsens uppfattning tala nämligen starka skäl för att man åtminstone rörande busslinjer, som bedrivs av statens järnvägar och postverket, icke låter enbart ekonomiska motiv vara utslagsgivande utan även beaktar de fördelar från andra synpunkter, som en sådan taxesamordning skulle innebära, icke minst för att tillgodose landsortsbefolkningens berättigade krav på lägre kostnader för kommunikationerna med tätorterna.

## II. Vissa av riksdagen behandlade motioner rörande taxemässig samtrafik

### A. Motioner vid 1945 års riksdag

I två likalydande *motioner*, I: 217 och II: 351, väcktes vid 1945 års riksdag förslag om åtgärder för införande snarast möjligt av *genomgående taxeberekening mellan statsbanorna och statens järnvägars busslinjer i Bohuslän*. Till stöd för sitt förslag anförde motionärerna, att en samtrafik mellan buss och järnväg vore för Bohusläns del av en alldeles särskild betydelse, i synnerhet då det gällde den rätt betydande trafiken mellan Bohusbanan och Lysekils järnväg å ena sidan samt de talrikt befolkade kustorterna och de därutanför liggande öarna å andra sidan. Även vad det inre Bohuslän beträffade skulle lägre frakter ha betydelse för uppkomsten av småindustri och andra företag, som kunde bidra att lätta provinsens kända stora försörjningssvårigheter. Den genomgående taxeberekening vore ett naturligt

led bland övriga hjälpåtgärder för att stödja näringslivet i Bohuslän.

I utlåtande nr 8 över motionen I: 217 anförde *första kammarens andra tillfälliga utskott*, att det väl insåge, att avsaknaden av genomgående taxeberekening kunde verka betungande för trafikanterna, men att det ifrågavarande taxespörsmålet icke lämpligen borde upptas till särskild behandling för Bohusläns del, bl. a. med hänsyn till att principens införande i en landsdel kunde antas ge anledning till motsvarande krav från andra håll. Härtill komme att det förevarande spörsmålet behandlades av 1944 års trafikutredning, varför utskottet icke kunde biträda motionärernas förslag.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskott* framhöll i utlåtande nr 11 över motionen II: 351, att det av flera skäl syntes mindre lämpligt att utsträcka principen om genomgående taxeberekening

ning att omfatta Bohusläns förbindelser. En dylik åtgärd kunde näppeligen förväntas åvägabrunga åsyftad lättnad i den utsträckning, motionärerna förutsatt. Den skulle däremot med säkerhet ge anledning till liknande krav från andra delar av landet, där samma svårigheter kunde med till äventyrs ännu större fog åberopas. Genomförandet av den begärda åtgärden i en väntad större omfattning skulle utan tvivel medföra för järnvägsekonomin mycket kännbara följder, vilka för det dåvarande icke läte sig överskådas. Vidare hänvisade utskottet till att det ifrågasvarande taxespörsmålet vore föremål för utredning inom 1944 års trafikutredning samt förordade därför att motionen icke måtte föranleda någon åtgärd. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets förslag.

I en inom andra kammaren väckt *motion*, II: 405, framlades vid 1945 års riksdag också förslag om utredning angående *ordnande genom statens försorg av reguljär gods- och persontrafik på landsvägarna i sådana glesbefolkade delar av landet, som icke kunde tillgodoses med järnvägsförbindelser, under tillämpande av genomgående zontariffer med statens järnvägar*. Såsom motivering anfördes, att även om staten icke kunde anses ha plikt och möjlighet att förse dylika glesbygder med järnväg, så innebure detta icke att samhället fördenskull kunde lämna dessa områden åt sitt öde i fråga om kommunikationer. Det vore här icke tillräckligt att det byggdes vägar. Förutsättningar måste också skapas för att människor, som bodde utefter vägarna, finge tillfälle att med vägarnas hjälp komma i förbindelse med andra delar av världen utan att detta bleve ekonomiskt alltför betungande. Både gods- och persontrafiken på vägar genom glesbefolkade eller eljest av järn-

vägarna oberörda områden borde därför samordnas med trafiken på de stora trafikstråken. Medan statens järnvägs politik gått ut på att de trafikstarka linjernas ekonomiska vinst finge täcka trafiksvagas förlust, så skedde ingen motsvarande clearing inom den privat bedrivna buss- och lastbilstrafiken. De trafiksvaga vägsträckorna finge nöja sig med sämre tidtabeller, sämre trafikmateriel och högre avgifter, därest de icke alldeles bleve utan reguljära förbindelser. En statligt bedriven verksamhet på detta område skulle kunna på landsvägarnas motortrafik överföra den princip, som hittills gällt för statens järnvägars trafikpolitik. Statens järnvägar borde därför i här ifrågasvarande områden själva driva gods- och persontrafik på landsvägarna i anslutning till statsbanestationerna och med inordning i järnvägarnas tidtabellssystem. Genomgående zontariffberäkning mellan järnvägarna och dessa statliga billinjer vore jämväl påkallad. Dels vore detta en första rangens angelägenhet för näringslivet, dels vore det för den allmänna livsföringen och för trivseln i de glesare bebyggda orterna avgörande, att en resa till annan ort i riket kunde kostnadsberäknas enligt järnvägstaxa.

Efter utskottsbehandling av motionen (första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 16 och andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 15) hemställde riksdagen, att motionen skulle överlämnas till 1944 års trafikutredning för att tagas i övervägande vid fullgörandet av dess uppdrag. Kungl. Maj:t beslöt i enlighet med riksdagens hemställan.

#### **B. Motioner vid 1946 års riksdag**

I två likalydande *motioner*, I: 99 och II: 186, till 1946 års riksdag framhöll motionärerna, under åberopande av

nyssnämnda motioner I:190 och II:283 vid 1945 års riksdag om införande av genomgående taxeberäkning vid de statliga järnvägarna och busslinjerna i Bohuslän, att frågan om införande av ett dylikt taxesystem icke borde begränsas till en landsdel. Alla orter, som endast hade busstrafik såsom sitt närmaste kommunikationsmedel, finge genom snittarifferingen vidkännas ökade avgifter. Icke endast många samhällsbildningar av betydande storlek hade härigenom fått avvara de förmaner, som järnvägarnas fördelaktiga taxor gåve; de skilda taxeberäkningarna för järnvägar och billinjer hade tyvärr också medfört, att bygder med rika utvecklingsmöjligheter stagnerat. Motionärerna hemställde om utredning bl. a. av frågan om *genomgående taxeberäkning mellan järnväg och därtill anslutna billinjer*.

1944 års trafikutredning anförde i yttrande över motionerna, att den för det dåvarande icke ansågs sig kunna förorda en generellt syftande utredning av frågan om genomgående taxeberäkning men däremot kunde tänka sig att principen i begränsad utsträckning bleve praktiskt prövad. Norrlandskommittén avsåg att framlägga visst förslag i sådant syfte.

Första kammarens andra tillfälliga utskott underströk, i utlåtande nr 3, ånyo, att avsaknaden av genomgående taxeberäkning mellan järnväg och bilinje många gånger måste verka betungande för trafikanterna, särskilt i sådana landsdelar, där befolkningen för sina resor och transporter i betydande omfattning vore hänvisad att begagna båda dessa färdmedel. Med hänsyn till vad 1944 års trafikutredning anförde i ärendet ansåg emellertid utskottet anledning saknas att från riksdagens sida påkalla ytterligare åtgärder. Utskottet förutsatte likväl att icke

blott Norrlands utan även andra landsdelars behov av genomgående taxeberäkning komme att beaktas vid ärendets fortsatta behandling.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskott anförde i utlåtande nr 7 enahanda synpunkter och motionerna föranledde på utskottens förslag icke någon kamrarnas åtgärd.

### C. Motioner vid 1949 års riksdag

I två likalydande motioner, I:137 och II:231, väcktes vid 1949 års riksdag förslag, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa bl. a., att *plan för anläggande av sådana stambillinjer, som föreslagits av norrlandskommittén* i dess år 1946 avgivna betänkande (SOU 1946:84), måtte upprättas och underställas riksdagen. Motionärerna framhöllo till stöd för sitt förslag, att de områden, som angetts av kommittén, alla vore i starkt behov av en förbättring av kommunikationsförhållandena samt att Norrlands betydelse för den ekonomiska utvecklingen i landet syntes kunna kräva, att dess intressen beaktades i det allmännas investeringspolitik.

Statsutskottet fann, i utlåtande nr 144, välbetänkt, att en plan för anläggandet av de utav norrlandskommittén föreslagna stambillinjerna upprättades. Utskottet var dock icke berett göra något uttalande huruvida ifrågasvarande stambillinjer borde komma till stånd. På rekommendation av utskottet hemställde riksdagen i skrivelse (Rskr. 263) till Kungl. Maj:t bl. a., att den ifrågasatta planen måtte upprättas.

I detta sammanhang må anmärkas, att chefen för kommunikationsdepartementet i direktiven för 1948 års järnvägstaxekommitté hade förutsatt, att frågan om inrättande av stambillinjer skulle upptas till övervägande, sedan taxekommitténs förslag behandlats. Se

dan sådan behandling ägt rum, har Kungl. Maj:t genom beslut den 9 december 1960 förordnat, att riksdagens ovannämnda skrivelse 1949:263 i den del den avsåge upprättandet av en plan för inrättande av stambillinjer icke skulle föranleda någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd.

#### D. Motioner vid 1952 års riksdag

I två likalydande *motioner*, I: 190 och II: 283, till 1952 års riksdag hemställdes, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande försättningsarna för bedrivande av linjetrafik för person- och godsbefordran å linjerna Kiruna—Pajala, Kiruna—Karesuando och Pajala—Muodoslombolo—Karesuando med tillämpande av vid godsbefordran genomgående fraktberäkning och vid persontrafik genomgående zontariffberäkning med statens järnvägar. Motionärerna framhöllo, att avstånden till närmaste järnväg i de berörda trakterna vore högst avsevärda och att de tillämpade snittfrakterna därför i hög grad fördrade befolkningens levnadskostnader. Det finnes icke möjlighet att frakta annat än styckegods annorledes än genom anlitage av den yrkesmässiga beställningstrafiken med lastbil, vilken måste betinga sig avsevärt högre priser än en regelbunden godslinjetrafik i t. ex. statens järnvägars regi.

*Statsutskottet* fann i utlåtande nr 222 över motionerna skäl kunna åberopas för att staten på ett eller annat sätt lämnade sin medverkan till en lösning av frågan om en förbättring av trafikförhållandena inom den nordligaste delen av Norrbottens län. De ekonomiska konsekvenserna av en dylik medverkan gjorde det å andra sidan nödvändigt, att man på förevarande område iakttog en viss försiktighet. Utskottet ville dock icke motsätta sig

en närmare utredning rörande de åtgärder som i berörda hänseende kunde vara erforderliga och föreslog därför att en sådan komme till stånd.

Sedan riksdagen fattat beslut i överensstämmelse med utskottets förslag och i skrivelse nr 431 anmält detta till Kungl. Maj:t, lät Kungl. Maj:t med remiss den 20 november 1953 överlämna riksdagens skrivelse till 1953 års trafikutredning för att tagas i övervägande vid fullgörande av utredningsuppdraget.

#### E. Motion vid 1953 års riksdag

I *motion*, I: 14, vid 1953 års riksdag väcktes förslag, att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t hemställa om sådana överväganden, utredningar, förslag och andra åtgärder, att kvarstående olösta norrlandsfrågor komme till sin rätt.

*Första kammarens allmänna beredningsutskott* — till vars utlåtande nr 7 även andra kammarens allmänna beredningsutskott i utlåtande nr 12 anslöt sig — fann en förnyad inventering av norrlandsfrågorna vara motiverad, därvid den större eller mindre angelägenhetsgraden av frågekomplexen borde kunna fastställas och en plan för deras upptagande till närmare prövning och lösning upprättas. Utskotten biträdde därför motionen och riksdagen beslöt i enlighet härmed.

I anledning härav uppdrog chefen för jordbruksdepartementet åt *särskild utredningsman*<sup>1</sup> att verkställa en inventering av kvarstående olösta norrlandsfrågor, vilka behandlats inom norrlandskommittén. Resultatet av nämnda inventering framlades av utredningsmannen i en redogörelse den 30 april 1959, vari bl. a. under hänvisning till norrlandskommitténs förslag om inrättande av stambillinjer anför-

<sup>1</sup> F. d. generaldirektören E. Lindeberg.

des, att ett slutligt ställningstagande härtill icke ansetts böra ifrågakomma förrän 1953 års trafikutredning framlagt förslag rörande riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken.

#### F. Motioner vid 1954 års riksdag

I två likalydande *motioner*, I: 88 och II: 170, väcktes vid 1954 års riksdag förslag om *anordnande av samtrafik mellan statens järnvägar och de enskilda bussföretagen i Norrland*. I motionerna åberopades, att zontaxa tillämpades på den i samtrafik mellan enskilda bussföretag trafikerade busslinjen Sundsvall—Luleå samt att postverket anslutit sig med sina busslinjer till denna samtrafik. Med hänsyn till buss trafikens betydelse i Norrland samt de långa avstånden, som gjorde resor där dyra, borde också statens järnvägar delta i den taxemässiga samordningen.

*Statsutskottet* underströk i utlåtande nr 170 den stora betydelse som frågan om taxemässig samtrafik mellan järnväg och buss ägde icke minst för Norrlands befolkning. En lösning i positiv riktning av den i motionerna berörda samtrafikfrågan framstode därför såsom ett angeläget önskemål. Då emellertid detta spörsmål vore under utredning av 1948 års järnvägstaxekommitté, fann utskottet icke anledning för riksdagen föreligga att i ärendet hänvända sig till Kungl. Maj:t. Motionerna föranledde icke någon riksdagens åtgärd.

I två likalydande *motioner*, I: 160 och II: 353, till 1954 års riksdag upptogs ånyo frågan om *införande av genomgående zontariffberäkning mellan statens järnvägar samt postverkets och statens järnvägars busslinjer*. I motionerna påpekades, att då genomgående taxeberäkning i regel ej tillämpades i samtrafik mellan statliga järnvägs- och busslinjer, bleve de passagerare, som vore hänvisade till att göra kombinerade resor järnväg—busslinje, missgynnade.

*Allmänna beredningsutskottet* fann, i utlåtande nr 13, de i motionerna framförda önskemålen om genomgående taxeberäkning förtjäna det största beaktande från statsmakternas sida. Det vore enligt utskottets uppfattning en angelägenhet av stor vikt att i trafikhänseende missgynnade delar av landet, enkannerligen norrlandslänen, finge sina berättigade önskemål om billigare och mera rationellt samordnade transporter tillgodosedda utan större tidsutdräkt. Utskottet ansåg emellertid lämpligt, att resultatet av 1948 års järnvägstaxekommittés arbete avvaktades, innan vidare åtgärder i motionernas syfte vidtoges. Utskottet, som sade sig sålunda behjärta motionernas syfte, fann sig för det dåvarande icke kunna tillstyrka någon skrivelse i ämnet från riksdagen till Kungl. Maj:t. På hemställan av utskottet lämnade riksdagen motionerna utan åtgärd.

### III. Av Kungl. Maj:t till 1953 års trafikutredning för övervägande överlämnade förslag om taxemässig samtrafik

#### A. År 1953 överlämnat ärende

Genom remiss den 20 november 1953 lät Kungl. Maj:t, såsom tidigare nämnts, för att tagas i övervägande vid full-

görande av trafikutredningens uppdrag till utredningen överlämna 1952 års riksdags skrivelse nr 431 om utredning rörande förutsättningarna för be-

drivande av linjetrafik för person- och godsbefordran å linjerna Kiruna—Pajala, Kiruna—Karesuando och Pajala—Muodoslombolo—Karesuando med tillämpande av genomgående taxeberäkning med statens järnvägar.

#### B. År 1954 överlämnat ärende

I skrivelse i mars 1952 gjorde Kalixälvdalens samarbetskommitté framställning till Kungl. Maj:t om inrättande av en statlig stambillinje på sträckan Töre—Överkalix—Korpilombolo—Tärendö—Anttis. Till stöd för framställningen åberopades, att ett område av Skånes storlek med en folkmängd motsvarande Härjedalens skulle dra fördelar av förbättrade kommunikationer i Kalixälvdalen. Det vore synnerligen angeläget, att frakterna för tyngre gods för jordbrukets behov bleve så låga som möjligt. Att starta företag i älvdalens övre del vore med rådande trafikförhållanden nästan hopplost, men det vore nödvändigt att få ett mera differentierat näringsliv i en bygd, där födelsetalet vore det högsta i landet. En avfolkning av bygden skulle göra det omöjligt att tillvarata de rika skogstillgångarna.

Järnvägsstyrelsen anförde i utlåtandet över framställningen, att — i avvakten på 1948 års järnvägstaxekommittés och 1953 års trafikutredningsställningstagande till användningen av stambillinjer såsom ett led i transportsystemet — ett isolerat lösande av transportproblemen i något särskilt område genom inrättande av stambillinje icke borde äga rum.

Genom remiss den 18 november 1954 lät Kungl. Maj:t överlämna handlingarna i ärendet till 1953 års trafikutredning för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

#### C. År 1958 överlämnat ärende

I skrivelse den 1 april 1946 hemställde länsstyrelsen i Norrbottens län, att Kungl. Maj:t måtte dels uppdra åt järnvägsstyrelsen att verkställa utredning rörande statlig biltrafik å vägsträckan Kiruna—Pajala, dels förordna att postdiligenslinjerna Pajala—Muodoslombolo, Övertorneå—Korpilombolo—Pajala och Gällivare—Pajala skulle överföras till statens järnvägars förvaltning ävensom att statens järnvägars zontaxa skulle tillämpas för genomgångstrafiken Övertorneå—Pajala—Kiruna.

Länsstyrelsen framhöll till stöd för sin framställning de försörjningssvårigheter, som befolkningen i ifrågavarande landsända hade att brottas med och vilka i och för sig gjorde krav på tillämpning av den s. k. tornedalstaxan berättigade.

I utlåtande år 1947 över framställningen hänvisade järnvägsstyrelsen till sitt över norrlandskommitténs betänkande (SOU 1946:84) avgivna utlåtande, vari styrelsen bl. a. förklarat sig intet ha att erinra mot uppdrag att verkställa utredning beträffande inrättande av stambillinjer enligt av kommittén uppdragna riktlinjer. Härigenom hade styrelsen tagit ställning till åtminstone vissa av de billinjer, som avsåges i länsstyrelsens framställning. Styrelsen hade därför för sin del intet att erinra mot uppdrag att verkställa den önskade utredningen, vilken i så fall lämpligen borde samordnas med den av norrlandskommittén föreslagna utredningen angående inrättande av stambillinjer i Norrland.

Genom remiss den 10 januari 1958 lät Kungl. Maj:t överlämna avskrift av handlingarna i ärendet till 1953 års trafikutredning för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

#### IV. Vissa andra förslag till taxemässig samtrafik

A. I samband med en på distriktsplanen inom statens järnvägar utförd utredning om samordning av järnvägs- och biltrafik utarbetades år 1955 — närmast för järnvägsstyrelsens prövning — ett förslag till lösning av vissa fraktberäkningsfrågor. Målsättningen var därvid att konstruera en taxeform som gäve bilföretaget kostnadstäckning utan alltför kännbara konsekvenser för trafikanterna och som tillika vore enkel och lätt utbyggbar. Denna målsättning ansågs icke kunna uppfyllas genom tillämpning av järnvägstaxa med genomgående avståndsberäkning. Förutom ett betydande intäktsbortfall skulle ett dylikt system nödvändiggöra komplicerade expeditionella förfaranden, speciellt vid resor från platser vid billinjerna, som krävde svåröverskådliga tabellverk för avståndsbestämning m. m. Enbart på de till SJ Biltrafik hörande linjerna funnes taxepunkter till ett antal av 2 å 3 gånger antalet järnvägsanstalter. Vidare ansågs en taxemässig samtrafik av denna typ försvåra intäktsfördelning och driftkontroll. Av dessa skäl tänktes taxesättningen vid samtrafik i stället grundad på *snittavgifter*, för *billinjens del av viss speciell utformning*. Förslaget innebar i korthet följande.

I *persontrafik* föreslogs bibehållande av nuvarande taxesystem (snitttaxor) med möjlighet att där så ansåges motiverat göra lokala nedsättningar i billinjeavgifterna (speciell taxemässig samtrafik), såsom för övrigt redan nu i vissa fall sker.

För *vagnslastgodsets* vidkommande ansågs det varken nödvändigt eller lämpligt med på förhand publicerade genomsnittliga tariffer för transporten på billinjen. Erfarenheter från trafik med s. k. spårlösa järnvägsstationer sa-

des nämligen bestyrka, att förekomsten av sådana tariffer medförde selektiv konkurrens från andra bilföretags sida. För detta gods föreslogs därför, att avgift skulle utgå enligt särskilda avtal eller specialofferter och endast i undantagsfall enligt offentliggjord taxa. I sistnämnda fall borde avgifter beräknas för ett eller ett fåtal godsslag, som dominerade trafiken på viss plats.

Det nya i förslaget avsåg *stuckegods- trafik* och kan vad det principiella angår sammanfattas i två punkter.

1) Nuvarande avståndsberoende biltaxa skulle ersättas med en zontaxa, i vilken zonernas utsträckning icke vore uteslutande en funktion av avståndet, utan där gränsdragningen mellan olika zoner gjordes på grundval av strukturella särdrag i fråga om trafikvolym, godssammansättning och transportrelationer inom varje särskilt område och därigenom gäve systemet önskvärd flexibilitet.

2) Zontaxan för billinjen skulle sättas lägre i samtrafik än i lokal biltrafik, vartill komme, att zongränserna icke nödvändigtvis skulle behöva sammanfalla i lokaltrafik och i samtrafik.

B. Ett annat förslag som år 1955 framkom inom järnvägsstyrelsens ekonomibyrå, närmast i form av en idéskiss, innebar en tillämpning av *genomgående avståndsberäkning enligt järnvägstaxa med rörlig övergångsavgift*.

Förslaget grundade sig bl. a. på den omständigheten, att sammanläggning av järnvägstaxa och biltaxa vid samtrafik icke alltid behövde vara fullt motiverad ur kostnadssynpunkt, då terminalkostnaderna för sammankoppling av de båda transportmedlen vid dylik trafik i många fall torde kunna

bli lägre än vid separat trafik med enbart järnväg och enbart bil. Under förutsättning att järnvägs- och biltaxorna var för sig vore avsedda att ge full kostnadstäckning, järnvägstaxan för enbart trafik på järnvägarna och biltaxan för enbart trafik på billinjerna, samt att så också bleve fallet, skulle det sålunda kunna tänkas motiverat med en viss taxereduktion motsvarande de vid genomgående trafik bortfallande terminalkostnaderna. En konsekvens av en sådan reduktion bleve givetvis i varje särskilt transportfall en viss intäktsminskning för såväl järnvägs- som billinjetrafiken. Å andra sidan måste åtgärden tilldelas vara trafikbevarande och måhända också trafikvärvande samt sålunda kunna medföra större trafikvolym än som eljest skulle ifrågakomma. Samtrafiktaxans ökade konkurrenskraft kunde väntas främst göra sig märkbar i sådana transportfall, där samtrafiken vore av »dörr-till-dörr»-karaktär. Vid avvägningen av reduktionens omfattning kunde man söka mot varandra på sådant sätt balansera ovannämnda båda faktorer — minskad intäkt i det enskilda transportfallet och större samlad trafikvolym — att samtrafiktaxan på längre sikt gäve ungefärligen samma utfall som ett bibehållande av dittillsvarande taxesystem.

I princip kunde det sagda tänkas vara tillämpligt i såväl persontrafik som all godstrafik. I praktiken finge kostnadsreduktion av någon betydelse dock knappast förväntas annat än i fråga om styckegodstrafiken.

Förslaget innebar för paketgodsets och småfraktgodsets vidkommande, att avgift skulle utgå enligt järnvägstaxa för hela transportsträckan med ett tillägg, motsvarande halv avgift på bilttransportsträckan enligt normaltaxa A IV. Jämfördes den nya avgiften med

enbart järnvägsfrakt respektive järnvägsfrakt + hel bilfrakt vid olika avståndskombinationer visade det sig generellt, att avgiftsfördyringen gentemot genomgående järnvägstaxa bleve ringa för transporter med lång järnvägsträcka — vilket vore ägnat att verka trafikbevarande i fråga om de ur järnvägens synpunkt sett önskvärda transportuppdragen — medan avgiftsnedsättningen gentemot gällande snittfraktsystem bleve relativt sett störst för transporter med kort järnvägsträcka.

Vid den praktiska utformningen av taxesystemet vore olika alternativ tänkbara. Så t. ex. kunde järnvägs- och biltaxornas snittavgifter reduceras med fixa belopp. Ett annat alternativ, som medförde vissa praktiska fördelar, vore att tillämpa genomgående järnvägstaxa med tillägg av en avståndsberoende övergångsavgift för billinjetrafiken. Det ovannämnda idéutkastet var grundat på sistnämnda alternativ. Dess verkningar undersöktes emellertid endast i vad avsåg styckegodstrafiken med tänkt applicering på viss numera nedlagd järnvägslinje.

C. I diskussionen om anordnande av taxemässig samtrafik järnväg—billinje har, såsom av det tidigare anförda framgår, frågeställningen huvudsakligen varit begränsad till möjligheterna att i samtrafiken införa järnvägstaxa och genomgående avgiftsberäkning, eventuellt kompletterad med någon form av övergångsavgift för att mildra konsekvenserna i ekonomiskt hänseende för trafikföretagen. Tanken i vissa av dessa diskussionsinlägg har därvid varit, att bygder, som icke hade direkt anknäring till järnväg, skulle — även om de ej kunde förses med järnväg — beredas i varje fall samma förmån av de lägre transportavgifter, som de järnvägsförsedda orterna och områdena åtnjöte.

Inom 1953 års trafikutredning har under utredningsarbetet diskuterats gestaltningen av en taxereform, som ur järnvägsekonomisk synpunkt skulle te sig mindre oförmånlig än den här nyss under IV B angivna men som likväl skulle syfta till att i ungefärligen samma utsträckning som denna bereda möjligheter till samtrafik järnväg—bilinje med tillämpning av *egentlig samtrafiktaxa på vissa delar av det statliga järnvägsnätet och hela det statliga billinjenätet*. Grundtanken i det diskuterade nya taxesystemet har därvid varit, att järnvägstaxan i sin traditionella utformning — med de modifikationer som under alla förhållanden borde företas — förbehölles de trafikstarka huvudlinjerna och att avgift för transporter på sekundärnätet, d. v. s. de trafiksvaga och eljest olönsamma järnvägslinjerna ävensom anslutande bilinjer, beräknades enligt en enda, för dylika järnvägs- och bilinjer gemensam enklare genomgående taxa av en typ och taxenivå liknande nuvarande buss- och lastbilstaxors.

Eventuellt kunde tänkas att gå ett steg längre och tillämpa den traditionella järnvägstaxan endast i knutpunktsrelationer, varvid den nya taxan skulle gälla även för transporter mellan trafiksvaga stationer på eljest trafikstarka järnvägslinjer.

Vilka järnvägslinjer, som borde inräknas bland dem, på vilka järnvägstaxan i sin traditionella utformning alltså skulle tillämpas, bleve i praktiken ett avvägningsspörsmål, som fordrade särskild utredning. Bl. a. torde de speciella trafikförhållandena i Norrland därvid kräva särskilt beaktande.

Det nya taxesystemet skulle i princip medföra att i områden med trafiksvaga järnvägslinjer en viss höjning av den nuvarande taxenivån skulle uppkomma, medan i områden, som ald-

rig haft järnvägslinje eller där en tidigare förefintlig sådan linje nedlagts, en sänkning av de gällande transportavgifterna skulle bli följden. För områden, där till följd av ett vikande trafikunderlag järnvägsnedläggning aktualiserades, skulle också ett taxeläge, som vore förmånligare för trafikanterna än eljest ifrågakommande snitttaxors, bli resultatet.

Redan på tidigt utredningsstadium hade trafikutredningen kommit till samma uppfattning, som tidigare hävdats av bl. a. järnvägsstyrelsen, 1944 års trafikutredning och 1948 års järnvägstaxekommitté, nämligen att en generell tillämpning av den gällande järnvägstaxan såsom egentlig samtrafiktaxa måste leda till ur statens järnvägars affärssynpunkt och även ur samhällsekonomisk synpunkt oförmånliga konsekvenser samt att en dylik tillämpning därför ej kunde förordas. Det syntes emellertid trafikutredningen i hög grad angeläget att en separat undersökning komme till stånd om införande av annat särskilt taxesystem för samtrafiken mellan järnväg och bilinje, dess lämpliga utformning och ekonomiska konsekvenser. Med referens till de ovan under IV B och C återgivna förslagen till dylikt taxesystem hemställde trafikutredningen därför i skrivelse den 26 mars 1958 till chefen för kommunikationsdepartementet, att åt järnvägsstyrelsen måtte uppdras att utföra den ifrågakomna undersökningen. Genom beslut den 25 april 1958 biföll Kungl. Maj:t trafikutredningens hemställan. Med skrivelse den 20 december 1960 har järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t redovisat resultatet av undersökningen i vad avser en styckegodssamtrafiktaxa järnväg—bilinje, i huvudsak grundad på det under IV B angivna förslaget.

BILAGA XIV B:1

Transportavgifter den 1 januari 1961 för personbefordran vid enkel resa i samtrafik järnväg (2 klass)—billinje vid gällande snittaxestaxa, resp. vid genomgående avgiftsberäkning.

Transportavstånd, km			Transportavgift, kr				
Billinje	Järnväg	Totalt	Vid snittberäkning			Enligt järnvägstaxa	Skillnad
			Billinje	Järnväg	Summa		
10	25	35	1: 60	3: 20	4: 80	4: 40	— 0: 40
	50	60	1: 60	6: —	7: 60	7: 20	— 0: 40
	100	110	1: 60	11: 60	13: 20	12: 40	— 0: 80
	200	210	1: 60	22: 60	24: 20	23: 80	— 0: 40
	350	360	1: 60	39: —	40: 60	39: —	— 1: 60
	500	510	1: 60	51: —	52: 60	52: —	— 0: 60
	1 000	1 010	1: 60	74: —	75: 60	75: —	— 0: 60
25	25	50	3: 70	3: 20	6: 90	6: —	— 0: 90
	50	75	3: 70	6: —	9: 70	9: —	— 0: 70
	100	125	3: 70	11: 60	15: 30	14: 20	— 1: 10
	200	225	3: 70	22: 60	26: 30	26: —	— 0: 30
	350	375	3: 70	39: —	42: 70	40: —	— 2: 70
	500	525	3: 70	51: —	54: 70	53: —	— 1: 70
	1 000	1 025	3: 70	74: —	77: 70	75: —	— 2: 70
50	25	75	6: 40	3: 20	9: 60	9: —	— 0: 60
	50	100	6: 40	6: —	12: 40	11: 60	— 0: 80
	100	150	6: 40	11: 60	18: —	17: —	— 1: —
	200	250	6: 40	22: 60	29: —	29: —	± 0
	350	400	6: 40	39: —	45: 40	43: —	— 2: 40
	500	550	6: 40	51: —	57: 40	54: —	— 3: 40
	1 000	1 050	6: 40	74: —	80: 40	76: —	— 4: 40
75	25	100	9: 10	3: 20	12: 30	11: 60	— 0: 70
	50	125	9: 10	6: —	15: 10	14: 20	— 0: 90
	100	175	9: 10	11: 60	20: 70	20: —	— 0: 70
	200	275	9: 10	22: 60	31: 70	31: —	— 0: 70
	350	425	9: 10	39: —	48: 10	45: —	— 3: 10
	500	575	9: 10	51: —	60: 10	57: —	— 3: 10
	1 000	1 075	9: 10	74: —	83: 10	77: —	— 6: 10
100	25	125	11: 60	3: 20	14: 80	14: 20	— 0: 60
	50	150	11: 60	6: —	17: 60	17: —	— 0: 60
	100	200	11: 60	11: 60	23: 20	22: 60	— 0: 60
	200	300	11: 60	22: 60	34: 20	34: —	— 0: 20
	350	450	11: 60	39: —	50: 60	47: —	— 3: 60
	500	600	11: 60	51: —	62: 60	58: —	— 4: 60
	1 000	1 100	11: 60	74: —	85: 60	77: —	— 8: 60
125	25	150	14: 20	3: 20	17: 40	17: —	— 0: 40
	50	175	14: 20	6: —	20: 20	20: —	— 0: 20
	100	225	14: 20	11: 60	25: 80	26: —	+ 0: 20
	200	325	14: 20	22: 60	36: 80	36: —	— 0: 80
	350	475	14: 20	39: —	53: 20	49: —	— 4: 20
	500	625	14: 20	51: —	65: 20	59: —	— 6: 20
	1 000	1 125	14: 20	74: —	88: 20	79: —	— 9: 20

BILAGA XIV B:2

Transportavgifter för personbefordran på månadsbiljett i samtrafik järnväg (2 klass)—  
 billinje<sup>1</sup> vid gällande snittaxeyesystem, resp. vid genomgående avgiftsberäkning enligt  
 järnvägstaxa på maximinivå.

Transportavstånd, km			Transportavgift, kr				
Billinje	Järnväg	Totalt	Vid snittberäkning			Enligt järnvägstaxa	Skillnad
			Billinje <sup>2</sup>	Järnväg	Summa		
10	20	30	34	50	84	67	— 17
	35	45	34	75	109	92	— 17
	50	60	34	100	134	116	— 18
	65	75	34	125	159	141	— 18
	80	90	34	149	183	166	— 17
20	20	40	50	50	100	83	— 17
	35	55	50	75	125	108	— 17
	50	70	50	100	150	133	— 17
	65	85	50	125	175	158	— 17
	80	100	50	149	199	182	— 17
35	20	55	75	50	125	108	— 17
	35	70	75	75	150	133	— 17
	50	85	75	100	175	158	— 17
	65	100	75	125	200	182	— 18
	80	115	75	149	224	207	— 17
50	20	70	100	50	150	133	— 17
	35	85	100	75	175	158	— 17
	50	100	100	100	200	182	— 18
	65	115	100	125	225	207	— 18
	80	130	100	149	249	232	— 17

<sup>1</sup> Gäller ej SJ Biltrafiks stockholmslinjer.

<sup>2</sup> Enligt den 1 januari 1961 gällande billinjetaxa.

BILAGA XIV B:3

Transportavgifter den 1 januari 1961 för befordran av paketgods om 5 kg<sup>1</sup> i samtrafik järnväg—billinje vid gällande snittaxestystem, resp. vid genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa.

Transportavstånd, km			Transportavgift, kr				
Billinje	Järnväg	Totalt	Vid snittberäkning			Enligt järnvägstaxa	Skillnad
			Billinje	Järnväg	Summa		
10	25	35	1: 50	2: —	3: 50	2: —	— 1: 50
	100	110	1: 50	2: —	3: 50	2: —	— 1: 50
	200	210	1: 50	2: —	3: 50	2: 40	— 1: 10
	350	360	1: 50	2: 40	3: 90	2: 40	— 1: 50
	500	510	1: 50	2: 70	4: 20	2: 70	— 1: 50
	1 000	1 010	1: 50	3: 20	4: 70	4: —	— 0: 70
50	25	75	1: 50	2: —	3: 50	2: —	— 1: 50
	100	150	1: 50	2: —	3: 50	2: —	— 1: 50
	200	250	1: 50	2: —	3: 50	2: 40	— 1: 10
	350	400	1: 50	2: 40	3: 90	2: 40	— 1: 50
	500	550	1: 50	2: 70	4: 20	2: 70	— 1: 50
	1 000	1 050	1: 50	3: 20	4: 70	4: —	— 0: 70
75	25	100	1: 50	2: —	3: 50	2: —	— 1: 50
	100	175	1: 50	2: —	3: 50	2: —	— 1: 50
	200	275	1: 50	2: —	3: 50	2: 40	— 1: 10
	350	425	1: 50	2: 40	3: 90	2: 70	— 1: 20
	500	575	1: 50	2: 70	4: 20	2: 70	— 1: 50
	1 000	1 075	1: 50	3: 20	4: 70	4: —	— 0: 70
100	25	125	1: 75	2: —	3: 75	2: —	— 1: 75
	100	200	1: 75	2: —	3: 75	2: —	— 1: 75
	200	300	1: 75	2: —	3: 75	2: 40	— 1: 35
	350	450	1: 75	2: 40	4: 15	2: 70	— 1: 45
	500	600	1: 75	2: 70	4: 45	2: 70	— 1: 75
	1 000	1 100	1: 75	3: 20	4: 95	4: —	— 0: 95
125	25	150	1: 75	2: —	3: 75	2: —	— 1: 75
	100	225	1: 75	2: —	3: 75	2: 40	— 1: 35
	200	325	1: 75	2: —	3: 75	2: 40	— 1: 35
	350	475	1: 75	2: 40	4: 15	2: 70	— 1: 45
	500	625	1: 75	2: 70	4: 45	3: 20	— 1: 25
	1 000	1 125	1: 75	3: 20	4: 95	4: —	— 0: 75

<sup>1</sup> Medelvikten för paketgodssändningar enligt en inom järnvägsstyrelsen åren 1952—53 utförd strukturundersökning.

BILAGA XIV B:4

Transportavgifter den 1 januari 1961 för befordran av fraktstyckegods om 100 kg<sup>1</sup> i samtrafik järnväg—billinje vid gällande snitttaxesystem, resp. vid genomgående fraktberäkning enligt järnvägstaxa.

Transportavstånd, km			Transportavgift, kr				
Billinje	Järnväg	Totalt	Vid snittberäkning			Enligt järnvägstaxa	Skillnad
			Billinje	Järnväg	Summa		
10	25	35	3: 75	4: 50	8: 25	4: 50	— 3: 75
	50	60	3: 75	5: 50	9: 25	5: 50	— 3: 75
	100	110	3: 75	6: 50	10: 25	6: 50	— 3: 75
	200	210	3: 75	9: —	12: 75	10: 50	— 2: 25
	350	360	3: 75	13: 50	17: 25	14: 50	— 2: 75
	500	510	3: 75	16: 50	20: 25	17: 50	— 2: 75
	1 000	1 010	3: 75	23: —	26: 75	24: —	— 2: 75
25	25	50	3: 75	4: 50	8: 25	5: 50	— 2: 75
	50	75	3: 75	5: 50	9: 25	5: 50	— 3: 75
	100	125	3: 75	6: 50	10: 25	8: —	— 2: 25
	200	225	3: 75	9: —	12: 75	10: 50	— 2: 25
	350	375	3: 75	13: 50	17: 25	14: 50	— 2: 75
	500	525	3: 75	16: 50	20: 25	17: 50	— 2: 75
	1 000	1 025	3: 75	23: —	26: 75	24: —	— 2: 75
50	25	75	3: 75	4: 50	8: 25	5: 50	— 2: 75
	50	100	3: 75	5: 50	9: 25	6: 50	— 2: 75
	100	150	3: 75	6: 50	10: 25	8: —	— 2: 25
	200	250	3: 75	9: —	12: 75	10: 50	— 2: 25
	350	400	3: 75	13: 50	17: 25	14: 50	— 2: 75
	500	550	3: 75	16: 50	20: 25	17: 50	— 2: 75
	1 000	1 050	3: 75	23: —	26: 75	24: —	— 2: 75
75	25	100	4: 75	4: 50	9: 25	6: 50	— 2: 75
	50	125	4: 75	5: 50	10: 25	8: —	— 2: 25
	100	175	4: 75	6: 50	11: 25	9: —	— 2: 25
	200	275	4: 75	9: —	13: 75	11: 50	— 2: 25
	350	425	4: 75	13: 50	18: 25	16: 50	— 1: 75
	500	575	4: 75	16: 50	21: 25	17: 50	— 3: 75
	1 000	1 075	4: 75	23: —	27: 75	24: —	— 3: 75
100	25	125	6: —	4: 50	10: 50	8: —	— 2: 50
	50	150	6: —	5: 50	11: 50	8: —	— 3: 50
	100	200	6: —	6: 50	12: 50	9: —	— 3: 50
	200	300	6: —	9: —	15: —	11: 50	— 3: 50
	350	450	6: —	13: 50	19: 50	16: 50	— 3: —
	500	600	6: —	16: 50	22: 50	17: 50	— 5: —
	1 000	1 100	6: —	23: —	29: —	24: —	— 5: —
125	25	150	7: 50	4: 50	12: —	8: —	— 4: —
	50	175	7: 50	5: 50	13: —	9: —	— 4: —
	100	225	7: 50	6: 50	14: —	10: 50	— 3: 50
	200	325	7: 50	9: —	16: 50	13: 50	— 3: —
	350	475	7: 50	13: 50	21: —	16: 50	— 4: 50
	500	625	7: 50	16: 50	24: —	18: 50	— 5: 50
	1 000	1 125	7: 50	23: —	30: 50	25: 50	— 5: —

<sup>1</sup> Medelvikten för allt fraktstyckegods utgjorde 94 kg enligt en inom järnvägsstyrelsen åren 1952—53 utförd strukturundersökning.

## BILAGA XV A

# Tidigare förslag till ändring av de ursprungliga bestämmelserna i yrkestrafikförordningen om sambruk av privat personbil

### I. 1944 års trafikutrednings ändringsförslag

I sitt betänkande (SOU 1947: 85) framlade 1944 års trafikutredning förslag om utvidgning av rätten till sambruk av privat personbil och anförde till stöd härför följande.

Vad personbilstrafiken angår omöjliggöra gällande bestämmelser för en personbilägare att med någon grad av regelbundenhet medtaga annan i sin bil, om detta sker mot ersättning; detta även om ersättningen är så låg, att tillhandahållandet uppenbarligen icke sker såsom näringsfång eller bisyssla utan endast avser att göra passage-raren en tjänst, samtidigt som kostnaderna för den egna bilen nedbringas.

Det mest belysande fallet torde vara att en ägare till en privatbil låter exempelvis en arbetskamrat eller granne kanske dagligen eller i varje fall en eller ett par gånger i veckan och således regelbundet medfölja i bilen och att arbetskamraten respektive grannen som erkänsla härför betalar en större eller mindre del av driftkostnaden. Om dylika körningar ske endast någon enstaka gång, d. v. s. icke regelbundet, äro de tillåtna även enligt nu gällande bestämmelser. Om körningarna däremot äga rum regelbundet och »systematiskt», skola de enligt ett uttalande av föredragande departementschefen hänföras till yrkesmässig trafik och få således ske allenast efter av myndighet meddelat trafikillstånd.

Denna konsekvens av gällande bestämmelser är självfallet mindre önskvärd framför allt för landsbygdens befolkning och invånarna i sådana förstads- och andra områden, som äro mindre väl tillgodosedda i fråga om kollektiva transportmedel. För både tjänstemän, arbetare och lantbrukare torde en ekonomisk samverkan i

någon form på detta område i många fall innebära det bästa sättet att lösa föreliggande kommunikationsproblem då det för dem gäller att förflytta sig till och från arbetsplatsen och närmaste tätort med butiker, sjukvårds- och sociala inrättningar, bildnings- och nöjeslokaler m. m. Icke minst med hänsyn till den nuvarande bristen på arbetskraft och bostadslägenheter, som kan väntas bestå under åtskillig tid, skulle en uppmjukning av gällande bestämmelser vara betydelsefull.

En strikt tillämpning av den nuvarande definitionen av yrkesmässig biltrafik måste medföra att många transportbehövande, framför allt de, som bo i trakter, där de kollektiva trafikmedlen äro otillräckliga, icke kunna få sina behov av smidiga och billiga kommunikationer tillgodosedda på det för dem med hänsyn till föreliggande möjligheter mest lämpliga sättet. I detta sammanhang vilja vi påpeka, att en uppmjukning på förevarande punkt av gällande definition i första hand troligen skulle få den effekten att exempelvis personer, som tidigare färdats med cykel eller motorcykel, skulle i viss utsträckning begagna sig av möjligheten att mot betalning färdas med annans personbil. Det är emellertid självfallet att en ändring i förevarande hänseende av gällande bestämmelser även kommer att medföra en viss trafikavledning från den yrkesmässiga persontrafiken. Vi ha likväl beträffande persontrafiken liksom beträffande den kooperativa lastbilskörningen ansett, att de yrkesmässiga trafikutövarnas ur deras synpunkt fullt naturliga krav på så stort skydd som möjligt i yrkesutövningen måste stå tillbaka för den stora allmänhetens berättigade intressen i detta avseende.

Det allmänt kända förhållandet att gällande bestämmelser i denna del i viss utsträckning överträdas utan att beivrande alltid sker visar, att bestämmelserna icke ingått i det allmänna rättsmedvetandet och att de överhuvud framstå som olämpliga. Detta påpekades, under instämmande av flertalet remissinstanser, redan av 1927 års motorfordonssakkunniga. För gemene man — framför allt på landsbygden — har den nu gällande avgränsningen mellan yrkesmässig och icke yrkesmässig trafik tett sig såsom konstlad och irrationell samt många gånger icke förenlig med allmänhetens rimliga krav på smidiga och billiga transportmöjligheter.

Av ovan angivna skäl ha vi funnit, att det även för persontrafikens del erfordras en uppmjukning av gällande definition av begreppet yrkesmässig trafik. — Vi hade till en början avsett att i likhet med 1927 års motorfordonssakkunniga föreslå, att gällande definition av begreppet yrkesmässig trafik skulle kompletteras på så sätt, att tillhandahållandet av en bil åt allmänheten mot ersättning skall ha skett i förvärvssyfte för att yrkesmässig trafik skulle anses föreligga. Emellertid ha närmare överväganden givit vid handen att en sådan ändring av begreppet yrkesmässig trafik skulle komma att — därest man ej vill definiera ifrågavarande begrepp olika för person- och lastbilstrafik, vilket synes mindre lämpligt — framkalla vissa svårigheter beträffande tillämpningen av § 1 i fråga om lastbilstrafik. Gränsen mellan kooperativ lastbilstrafik och lastbilstrafik, utövad under sådana former, att förvärvssyfte icke kan anses föreligga, blir nämligen flytande. Därjämte måste rekvisitet förvärvssyfte, vilket också framhölls av föredragande departementschefen i propositionen nr 121 till 1930 års riksdag, vara mindre lämpligt, då det alltid torde bli vanskligt för de rättstillämpande myndigheterna att avgöra, huruvida förvärvssyfte föreligger eller ej.

Vi ha beträffande persontrafiken i stället velat förorda det undantaget från den uppställda definitionen av yrkesmässig trafik, att ägare av personbil må, efter skriftlig anmälan till polismyndigheten i den ort, där ägaren är bosatt, vid färd för egen räkning mot ersättning medtaga passagerare utan att körningen skall anses hänförlig till yrkesmässig trafik. Anmälan, som nu sagts, skall innehålla uppgift om

de passagerare, som avses skola medfölja vid färd. Det är tillräckligt att anmälan sker en gång under förutsättning att endast de i anmälan angivna passagerarna medfölja vid dylika färder. Därest bilägaren önskar låta ytterligare passagerare komma i fråga vid sådana färder, måste ny anmälan insändas.

Syftet med införande av ifrågavarande undantagsstadgande är att utan hinder av gällande definition av begreppet yrkesmässig trafik möjliggöra den ovan berörda körningen med personbil för i första hand grannars och arbetskamraters behov. Syftet är således här lika litet som beträffande den kooperativa lastbilskörningen att få till stånd en maskerad yrkesmässig trafikutövning. Beträffande personbilskörningen ha vi ansett ett kringgående av bestämmelserna vara förhindrat genom att det såsom villkor för rätten att mot betalning medtaga passagerare i en personbil uppställts att detta får ske endast *vid färd för egen räkning*. Det är under sådana förhållanden icke möjligt för en personbilägare att under hägn av ifrågavarande undantagsbestämmelse etablera något slags drosktrafik. Han äger således, under förutsättning att han uppfyllt de formella föreskrifterna beträffande anmälan till polismyndigheten, rätt att medtaga passagerare vid exempelvis färder till och från sin arbetsplats endast i samband med sina egna färder till och från arbetsplatsen. Han kan därför icke göra flera dylika färder med passagerare än sådana som betingas av t. ex. hans egna arbetstider. På samma sätt är det icke tillåtet för en personbilägare att mot ersättning medtaga passagerare vid ett flertal färder samma dag till och från ett nöjesetablissemang. Däremot är personbilägaren jämlikt vårt förslag berättigad att mot ersättning medtaga passagerare vid dylika färder, som han gör för egen räkning.

Det kan visserligen invändas att det icke alltid är lätt att få utrönt, huruvida en färd företagits för i första hand egen räkning eller ej. I de flesta fall torde det emellertid vara möjligt att fastslå, om en körning av ovan angiven art verkligen skett för egen räkning. Såvitt vi kunna bedöma synes risken för missbruk av ifrågavarande undantagsstadgande vara ganska ringa. Därest likväl mot förmodan den sålunda i viss utsträckning frigivna personbilstrafiken skulle komma att innebära en osund utveckling på bekostnad av den yrkesmässiga per-

sontrafiken, men först då, bör det övervägas att låta den ifrågavarande personbilstrafiken bedrivas under mer bundna former, liknande dem som vi föreslagit för den kooperativa lastbilskörningen. Att emellertid redan nu, innan något belägg föreligger för att en dylik osund utveckling verkligen kommer till stånd, kringgärda den fria personbilstrafiken med sådana jämförelsevis omständliga regler om bildande av särskilda sammanslutningar m. m. vore enligt vår uppfattning att i detta fall tillgripa större våld än vad som kräves. Detta gäller särskilt i betraktande av de stora fördelar, som framför allt för landsbygdens befolkning stå att vinna genom att ifrågavarande personbilstrafik får bedrivas under förhållandevis fria former.

Mot vad majoriteten av utredningens ledamöter sålunda anförde avgav ledamoten av utredningen, dåvarande sekreteraren i Svenska transportarbetareförbundet O. L. Olsson följande, i hithörande delar så lydande *reservation*:

Beträffande personbilstrafiken synes mig den av majoriteten föreslagna ändringen bli av samma omvälvande beskaffenhet som beträffande lastbilstrafiken. Enligt majoritetens förslag kan varje person, som skaffat sig en personbil för eget behov, efter anmälan till polismyndigheten i praktiken bedriva yrkesmässig automobiltrafik till förfång för de utövare av yrkesmässig trafik med personautomobil i orten, som efter prövning av vederbörande tillståndsgivande myndighet befunnits lämpliga att bedriva yrkesmässig trafik. Det synes mig närmast bli landsbygdens befolkning, som kommer att bli lidande på den av majoriteten föreslagna ordningen, trots att majoriteten tydligen räknat med det rakt motsatta förhållandet. Den privata personbilägaren slipper nämligen ifrån körskyldigheten. Han kan sålunda själv välja de passagerare, han anser önskvärda.

Mig synes det, därest nu majoritetens förslag upphöjes till lag, att de privata personbilägarna undergräva möjligheterna för yrkesutövarna i vissa orter att existera på sin rörelse. I och med detta minskar givetvis antalet yrkesmässiga personbilar i orten och fältet lämnas fritt för privata trafikutövare, som ha rättighet men ingen skyldighet att befordra passagerare. Därest den

med trafiktillstånd försedde bilägaren upp-tager konkurrensen med de privata bilägarna, torde detta endast kunna ske genom ned-sättning av taxorna till ett sådant läge, att trafikanterna icke anse det ekonomiskt fördelaktigt att färdas med de privata personbilägarna utan i stället anlita den yrkesmässiga trafikutövaren. Ett dylikt konkurrenskrig går ytterst ut över de löneanställda i de yrkesmässiga trafikföretagen. Det blir en motsvarighet till det »allas krig mot alla», som rådde inom lastbilstrafiken under 1930-talets första år med upprepade brott mot de bestämmelser, vilka tillkommit för att skydda liv och lem, med undergrävd ekonomi och med undergrävd hälsa för de i yrket sysselsatta. En utveckling i angiven riktning kan minst av allt betraktas som eftersträvansvärd.

Majoriteten torde, enligt min uppfattning, närmast syfta till att bereda personbilägarna möjlighet att vid färder för egen räkning medtaga grannar och bekanta i sina bilar och av dessa passagerare upptaga avgift för färden, för att på så sätt underlätta möjligheterna för vederbörande att skaffa sig personbilar. Om så är fallet, torde det i regel bli vid färd till och från arbetsplatserna som personbilarna komma att utnyttjas. Trafikanterna torde som följd härav få ringa nytta av bilen, såvida icke den ur deras synpunkt önskvärda färdvägen sammanfaller med den färdriktning bilägaren finner lämplig. Det kan sålunda antagas att en stor del av de privata personbilarna komma att stå outnyttjade under dagens lopp. För den stora allmänheten innebär detta givetvis olägenhet på grund av att det icke kan ställas bil till förfogande under dagens lopp, exempelvis för färd till läkare, sjukhus, järnvägsstation och dylikt. Jag räknar nämligen med att det yrkesmässiga personbilbeståndet i orten decimerats avsevärt just på grund av konkurrensen från privatbilarna. Vad som sålunda blivit till fördel för ett fåtal synes mig bli till nackdel för det stora flertalet av medborgare. Jag kan som följd härav ej heller på denna punkt tillstyrka de av majoriteten föreslagna ändringarna och tilläggen till § 1 i förordningen angående yrkesmässig biltrafik. Jag anser att nämnda paragraf bör bibehållas vid sin nuvarande lydelse.

Vid remissbehandlingen av 1944 års trafikutrednings betänkande visade sig meningarna delade rörande den före-

slagna friheten till sambruk av privata personbilar.

Sålunda anförde *biltrafiknämnden* i ett den 5 mars 1948 dagtecknat yttrande bl. a. följande.

Enligt biltrafiknämndens mening är det föga ändamålsenligt att företaga väsentliga förändringar i den efter närmare 10 års utredningsarbete tillkomna förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik, innan samtliga i denna förordning meddelade bestämmelser fått tillfälle att, obundna av i särskild ordning givna föreskrifter, verka under åtminstone så lång tid, att man över huvud taget haft möjlighet att bilda sig en på erfarenhet någorlunda grundad uppfattning om hur det i författningen angivna systemet för reglering av den yrkesmässiga biltrafiken i dess helhet fungerar. Biltrafiknämnden vill med hänsyn till vad nämnden nu anför som sin bestämda mening uttala, att tidpunkten ännu icke är inne att i något väsentligt avseende vidtaga ändring i 1940 års förordning angående yrkesmässig trafik.

Den kollektiva biltransportapparaten har i hägnat av lagstiftningen rörande yrkesmässig biltrafik uppbyggts på ett sätt, som för närvarande — bortsett från vissa av krisförhållandena allttjämt betingade inskränkningar — får anses tillgodose även högt ställda anspråk. Likaså har skett med den lokala järnvägstrafiken. Förutsättningarna för uppbyggandet av åtminstone den lokala personbiltrafiken, sålunda omnibuslinjetrafiken och drosktrafiken, ha varit, att detta kunnat ske efter behovsprövning. Det hör i detta sammanhang erinras om att behovsprövning av trafiktillstånd tidigast kom till genomförande i fråga om just dessa slag av trafik. Behovsprövningen, ställd i samband med skyldighet att utföra körningar till fastställd maximitaxa, har medfört, att allmänheten i stort sett ägt goda möjligheter att till skäligt pris få transportbehovet tillgodosett. Det ensidiga gynnandet av vissa trafikanter, som av utredningen föreslås, kommer med största säkerhet att medföra en tillbakagång i fråga om transportmöjligheter för det stora flertalet trafikanter.

Enligt biltrafiknämndens mening är det icke ett väl valt tillvägagångssätt att föreslå en ändring av gällande bestämmelser

för att därefter avvakta och se huruvida detta medför en osund utveckling. Ett dylikt förfaringsätt skulle i förevarande fall innebära, att man därest olägenheter uppstå av det föreslagna systemet i fråga om den lokala personbiltrafiken finge så att säga börja om på nytt med uppbyggandet av en ändamålsenlig transportapparat. För bedömandet av omfattningen och verkningarna av de av utredningen föreslagna bestämmelserna hade det varit av största vikt, om trafikutredningen genom specialundersökning i något eller några fall försökt förebringa åtminstone någon uppgift om den inverkan en bestämmelse av det innehåll utredningen föreslagit skulle komma att få. Någon sådan uppgift föreligger emellertid icke och man har därför mycket svårt att erhålla en uppfattning om de föreslagna bestämmelsernas inverkan i detta avseende.

Liksom i fråga om den kooperativa körningen anmäler sig beträffande detta förslag frågan, hur en kontroll av de föreslagna bestämmelsernas efterlevnad skall kunna ske. Hur skall man med andra ord kunna förhindra att icke en maskerad yrkesmässig trafik kommer till stånd? Såsom korrektiv häremot har utredningen uppställt villkoret, att passagerare skall mot erläggande av avgift medfölja endast i samband med bilägnarens färd för egen räkning. Hur har man tänkt sig att en kontroll i denna del skall kunna ske? Såvitt biltrafiknämnden kan bedöma, lämnar den föreslagna bestämmelsen alla möjligheter öppna för etablerandet i stor omfattning av en maskerad yrkesmässig trafik.

Ej heller den föreslagna anmälningsskyldigheten kan anses utgöra något korrektiv emot ett illojalt begagnande av den föreslagna undantagsbestämmelsen. Man kommer här med visshet att hamna i en papperskvarn av betydande dimensioner, som icke kommer att fylla något praktiskt ändamål.

Under hänvisning till det nu anförda får biltrafiknämnden avstyrka det av trafikutredningen framlagda förslaget i denna del.

*Överståthållarämbetet* betonade kontrollsvårigheterna vid ett genomförande av 1944 års trafikutrednings förslag samt anförde bland annat, att ett införande av bestämmelser, som möjliggjorde utförande av vissa yrkesmässiga

transporter utan något som helst tillstånd, icke rimmade med att man samtidigt bibehålle en på behovsprövning grundad tillståndsgivning i övrigt samt att de fördelar, som man ville uppnå genom den fria kooperativa körningen, i betydande utsträckning vunnas på den yrkesmässiga trafikens bekostnad.

*Länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands, Kalmar, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Gävleborgs samt Västerbottens län* avstyrkte det framlagda förslaget i dess helhet. Sålunda framhölls bl. a. att anmälningsskyldigheten måste föranleda krångel utan att medge möjlighet till effektiv kontroll. Överhuvudtaget skulle kontrollen bli förenad med betydande svårigheter. Den föreslagna anordningen skulle leda till en maskerad yrkesmässig trafik, i det att praktiskt taget varje ägare av privat personbil skulle kunna utöva drosktrafik. Ökningen av de tillståndsfria körningarna och den därmed följande minskningen av trafikunderlaget för den yrkesmässiga personbilstrafiken finge antas åtminstone till en början och under en övergångstid komma att innebära en överdimensionering av de yrkesmässiga trafikföretagens fordonspark. Den minskning av dessa företags ekonomiska bärkraft, som bleve följden därav, torde sannolikt medföra en allmän försämring av såväl kundservice som vagnmateriel och även verka i riktning mot en sänkning av trafiksäkerheten. Länsstyrelsen i Västerbottens län anförde sålunda följande.

Verkningarna på den yrkesmässiga personbilstrafiken kunna befaras bli ödeläggande. Det torde beaktas, att villkoret »vid färd för egen räkning» med största lätthet kan kringgås, samt att den föreslagna skyldigheten att göra anmälan till polismyndigheten blir skäligen betydelselös, då anmälan kan avsändas samtidigt som färdan anträdes. Med den föreslagna bestämmelsen skulle säkerligen maskerad yrkes-

mässig personbilstrafik komma att bedrivas i avsevärd omfattning, vilket skulle bli till stort men icke endast för droskbilägarna utan även i sista hand för allmänheten. Länsstyrelsen vill ifrågasätta, huruvida icke det huvudsakliga syftet med trafikutredningens förslag i nu ifrågasvarande avseende, nämligen ett mera rationellt utnyttjande av de privata bilarna och en viss lättnad för transportkonsumenterna, skulle kunna åtminstone i viss mån nås genom att möjlighet skapades att i den ordning 11 § i yrkestrafikförordningen stadgas meddela tillstånd till beställningstrafik för person- eller godsbefordran i viss begränsad omfattning.

Mot frihet till sambruk av privat personbil för nöjesbetonad trafik uttalade sig *länsstyrelserna i Uppsala, Kronobergs och Västernorrlands län*. Länsstyrelsen i Uppsala län anförde sålunda bl. a.:

Genom trafikutredningens förslag skulle emellertid även om anmälan om körningen i förväg skett till polismyndigheten i den ort, där bilägaren är bosatt, en uppluckring ske i yrkestrafikbestämmelserna, där hänsynen till den enskilde bilägaren och den eller de han vill bispringa i allmänhet icke alls uppväges av det avbräck droskägarna och droskchaufförerna skulle lida i sin yrkesutövning. Det torde dock förekomma i åtskilliga fall att personer, som ha samma arbete och arbetsplats (exempelvis linjearbetare) avtalat om att utnyttja en kollegas bil för resor till och från arbetsplatsen. En närmare undersökning om sanktionering av dylika ekonomiska uppgörelser kan förordas. Däremot avstyrkes att rent tillfälliga avtal godtagas. Det kan sålunda icke vara lämpligt att t. ex. en privat personbilsägare, som lördagskvällar för egen räkning far till dansbanan eller hotell, skall beredas möjlighet att mot ersättning medtaga vänner och bekanta även om anmälan därom skett i förväg. Häremot talar ej blott intresset att skydda den legitima åkerirörelsen utan även skäligen säkerhetshänsyn.

Länsstyrelsen i Kronobergs län framhöll bl. a. följande.

Det kan antagas, att vid ett genomförande av de sakkunnigas förslag i verkligheten något större intrång icke kommer att göras i trafikutövarnas rörelse. Det synes

länsstyrelsen dock som om den föreslagna lättningen bort kringgärdas med ytterligare garantier till skydd mot missbruk. Möjligen skulle man kunna nå ett visst resultat i detta hänseende, om lättningen icke skulle gälla vid färd till och från nöjesetablissement, i vilka fall skälen för personbilarnas rationella utnyttjande icke hava samma betydelse.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anförde:

Utredningen anser att paragrafen i fråga genom den föreslagna ordalydelsen givits en sådan restriktiv utformning, att uppmjukningen av begreppet yrkesmässig trafik icke skulle innebära något egentligt hot mot drosk- och omnibustrafikens trafikunderlag. Denna uppfattning kan icke delas av länsstyrelsen. Med den föreslagna ordalydelsen skulle ett högst betydande antal resor — ofta avsevärda vägsträckor — till och från nöjestillställningar samt till och från sport- och idrottsarrangemang av olika slag säkerligen komma att undandragas den yrkesmässiga trafiken. Då dylika resor utgöra ett väsentligt underlag för den yrkesmässiga trafiken framför allt på landsbygden, lär utredningens nyssnämnda slutsats icke vara befogad. Om bestämmelsen däremot utformas allenast med avseende å person, som nyttjar eget fordon vid färd för egen räkning *till och från stadigvarande arbete*, har länsstyrelsen icke något att erinra däremot. En dylik uppmjukning av begreppet yrkesmässig trafik för personbefordran anser länsstyrelsen både lämplig och av behovet påkallad. Väl är det sant att tillgången på droskbilar mångstades på landsbygden är alltför knapp. Förhållandevis många, relativt stora byar inom länet sakna droskbil och det kan stundom vara avsevärda avstånd till närmaste trafikbil. Härigenom bliva allmänhetens berättigade intressen på bekväm och billig tillgång till trafikmedel eftersatta. Vid tillståndsgivningen måste emellertid en viss avvägning mellan allmänhetens stora krav på trafikmedel och trafikotövarnas anspråk på skäligen bärgning av sin rörelse städse göras. En mera tillfredsställande lösning av förevarande problem än den av utredningen föreslagna — utan att vare sig allmänhetens eller trafikotövarnas intressen alltför mycket eftersattes — vore kanske, att privata bilägare i mera avsidade belägna orter, som sakna trafikbil, medde-

lades på visst sätt begränsade trafikstillstånd.

En uteslutande till resor till och från arbetsplats begränsad frihet förordades, förutom av länsstyrelsen i Västernorrlands län, av *länsstyrelserna i Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands och Norrbottens län*. Länsstyrelserna framhöll de betydande kontrollsvårigheterna vid ett genomförande av 1944 års trafikutrednings förslag i full utsträckning och de ogynnsamma verkningarna därav för den yrkesmässiga personbilstrafiken. Angeläget behov av frihet till sambruk av privat personbil kunde endast anses föreligga vid resor till och från arbetsplats. Länsstyrelsen i Hallands län höll före, att friheten borde avse körningar till och från arbetsplats, där bilägaren själv vore arbetsgivare eller arbetstagare. Ur länsstyrelsens i Kristianstads län yttrande må följande citeras:

Syftet med det föreslagna undantagsstadgandet har enligt utredningen bland annat varit att möjliggöra körning för arbetskamraters behov. Dessa körningar intaga onakligen en speciell ställning och de torde för närvarande vara allmänt förekommande, ehuru polismyndigheterna i allmänhet icke inskrida mot desamma. Starka sociala skäl tala emellertid för att de på något sätt legaliseras, särskilt med hänsyn till bostadsbristen å vissa orter, vilken ofta tvingar de vid ett företag anställda att bo en eller flera mil från företaget. Men legaliseringen synes icke böra ske på sätt utredningen föreslagit, det vill säga genom ett anmälningsförfarande, utan i form av ett stadgande, som helt undantager denna trafik från biltrafikförordningens föreskrifter. De betänkligheter, som kunna resas mot utredningens förslag, behöva icke möta vid en dylik lösning. Såväl bostadsort som arbetsplats och färdväg äro nämligen här fixerade. Kontroll kan följaktligen relativt lätt utövas över bestämmelsens tillämpning. Under återopande härav får länsstyrelsen tillstyrka att ett stadgande införes av innehåll att ägare av personbil må vid färd för egen räkning mellan bostadsort och arbetsplats mot ersättning medtaga arbets-

kamrater, som hava sitt arbete å samma arbetsplats som personbilens ägare, utan att denna befordran skall anses hänförlig till yrkesmässig trafik.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anförde för sin del följande.

Vad angår personbilstrafiken synes utredningens förslag hava tillkommit närmast med tanke på att bereda en personbilägare möjlighet att utföra körning för i första hand grannars och arbetskamraters behov. Såsom det föreliggande författningsförslaget avfattats, ger det emellertid möjlighet för bilägaren att, om blott anmälan till polismyndigheten i orten göres, mot betalning fritt utföra personbefordran utan annan begränsning än den, som innefattas i uttrycket »vid färd för egen räkning». Bortsett från att vad som med sådan färd skall förstås stundom kan bliva svårt att avgöra, synes det kunna befaras, att denna art av persontrafik härigenom kan komma att få en betydande omfattning långt utöver utredningens intentioner till förfång för droskägarna, särskilt de på landsbygden stationerade. Länsstyrelsen anser fördenskull, att rätten till ifrågavarande slag av persontrafik bör avsevärt inskränkas. Med hänsyn till svårigheten att bedöma olika transportbehovs angelägenhetsgrad och nödvändigheten av en så långt möjligt klar gränsdragning vill länsstyrelsen för sin del föreslå, att ifrågavarande rätt begränsas till att avse allenast regelbundna färder till och från arbetsplats. Härigenom torde till mycket stor del utredningens syfte vinnas, utan att droskägarnas läge försämrats och utan att åtminstone som regel tolkningssvårigheter angående begreppet vid färd för egen räkning behöva uppstå. Annan körning än den med länsstyrelsens förslag avsedda, torde för övrigt ofta kunna karakteriseras som tillfällig och synes alltså redan enligt gällande bestämmelser falla utanför den yrkesmässiga trafikens område. För vinnande av bättre kontroll synes vidare till de föreslagna bestämmelserna böra göras ett tillägg av innehåll, att föreskriven anmälan jämväl skall angiva den vägsträcka, som skall befaras.

*Länsstyrelserna i Jönköpings, Örebro och Kopparbergs län* funno behov av den föreslagna friheten närmast föreligga i områden med mera avsevärda avstånd till kommunikationsleder och

handelscentra än annorstädes. Länsstyrelsen i Jönköpings län ifrågasatte sålunda huruvida ej bestämmelsen om den fria persontrafiken principiellt borde begränsas till att gälla allenast ödebygdsområden och därmed jämförlig landsbygd. Länsstyrelsen i Örebro län anförde för sin del följande.

Beträffande personbilstrafiken anser länsstyrelsen visserligen i likhet med utredningen, att det skulle vara önskvärt med en uppmjukning av gällande bestämmelser, men vill dock avstyrka införandet av en generell rätt för varje personbilägare att efter en enkel anmälan till polismyndigheten på orten vid färd för egen räkning medtaga passagerare. Med en sådan bestämmelse skulle varje bilägare kunna anmäla ett obegränsat antal personer som passagerare. Det torde under sådana förhållanden bli omöjligt för polismyndigheterna att kontrollera, att icke personbilägaren utövade en maskerad droskrörelse, särskilt när resorna utsträckts utanför hemorten. Även för omnibusföretagen torde det komma att medföra allvarliga följder i form av taxehöjningar och minskat antal turer på grund av sänkt trafikunderlag.

Däremot anser länsstyrelsen, att det i glesbebyggda trakter eller på orter, där den yrkesmässiga trafiken annars icke har möjlighet att tillgodose befolkningens transportbehov, bör givas möjlighet för privatpersoner att i viss utsträckning använda sina personbilar i yrkesmässig trafik. Länsstyrelserna böra därför medgivas rätt att, i de fall länsstyrelserna finna behov därav föreligga, lämna personer tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran och därvid befria dem från transportplikt.

*Länsstyrelserna i Östergötlands, Gotlands, Skaraborgs, Västmanlands och Kopparbergs län* tillstyrkte förslaget i dess helhet. Den förstnämnda länsstyrelsen framhöll dock, att förslagets genomförande skulle medföra intrång för den yrkesmässiga trafiken. Länsstyrelsen i Gotlands län ansåg anmälningskyldigheten bereda ökad möjlighet till kontroll av trafikbestämmelsernas efterlevnad. Länsstyrelsen i Västmanlands län tillstyrkte förslaget i princip men

framhöll, att bestämmelsernas efterlevnad bleve svår att kontrollera och att det kunde förmodas, att en maskerad yrkesmässig trafik komme att till följd härav uppstå.

*Länsstyrelserna i Älvsborgs och Jämtlands län* förordade att bestämmelserna försöksvis infördes. Sålunda anförde länsstyrelsen i Jämtlands län:

I och för sig kan en uppmjukning vara befogad. Särskilt när det gäller avlägsset belägna orter, där måhända en eller flera äga privatbil under det att droskbil saknas, kan det vara till fördel om den private bilägaren får medtaga passagerare och därvid reparitera kostnaderna. I viss mån har denna synpunkt redan tillgodosetts av länsstyrelsen, då den i åtskilliga fall givit tillstånd till yrkesmässig persontrafik på dylika platser, även om utpräglat behov knappast förelegat och i varje fall någon heltidssysselsättning icke kunnat påräknas. Saken har dock en annan sida. Om den föreslagna privata trafikrätten medges, kan det möjligen bliva så, att på dessa platser icke finnes rum för den rena yrkesmässiga drosktrafiken, vilket innebär den nackdelen, att man icke har yrkesutövare med körplikt. Inträffar olycksfall eller andra trängande behov av transport, saknar man då kanske tillgång till någon som för tillfället vill eller kan köra. Det gäller alltså att bedöma, huruvida den föreslagna befrielsen från tillståndstvång kan komma att medföra sådana verkningar på den yrkesmässiga persontrafiken, att trafikbilar ej komma att stå till allmänhetens förfogande i en omfattning, som motsvarar behovet. Vid bedömande av förslaget förtjänar även att tagas i betraktande att detsamma i viss mån auktoriserar personbefordran mot betalning utan kontroll ur trafiksäkerhetssynpunkt vare sig av förare eller bil. Värdet av den kontroll, som ur andra synpunkter föreslagits, kan starkt ifrågasättas. Med tillgänglig polispersonal torde endast genom enstaka stickprov kunna kontrolleras att viss färd skett för bilägarens egen räkning. Å andra sidan torde en viss kontroll med all sannolikhet komma att utövas av innehavarna av tillstånd till yrkesmässig biltrafik. Man kan dock befara att denna kontroll kan leda till vissa mindre behagliga konsekvenser. Ehuru således åtskilliga skäl tala mot förslaget om frigivning i viss

utsträckning av personbiltrafiken, vore det dock — särskilt med hänsyn till landsbygdens befolkning — av intresse att vid lämplig tidpunkt försöksvis tillämpa ett system av angivet slag. Därest det framdeles skulle visa sig att detta system komme att innebära en osund utveckling på bekostnad av den yrkesmässiga persontrafiken, torde då till prövning få upptagas frågan om trafikens bedrivande i mer bundna former.

De myndigheter och organisationer, som företråda yrkesmässiga trafikintressen, avstyrkte det framlagda förslaget. Sålunda anförde *generalpoststyrelsen* följande.

Den ifrågasatta anordningen torde lika väl som den kooperativa lastbilstrafiken komma att bli till förfång för utövarna av den yrkesmässiga trafiken. Det synes även kunna bidra till att underlätta och uppmuntra trafikanterna att anskaffa egna personbilar. Det torde kunna ifrågasättas, om en sådan utveckling, åtminstone under nuvarande förhållanden, kan anses önskvärd.

Inrättande av reguljär omnibustrafik å en viss vägsträcka kräver i allmänhet stora engångskostnader. Sålunda kostar en omnibus i inköp betydligt mera än en personbil. Vidare erfordras för bussmaterielen varmgarage av tillräcklig storlek, många gånger utrustade med anordningar för översyn och reparation av fordon m. m. Anläggningskostnaderna härför uppgå till belopp, som väsentligt överstiga dylika kostnader för personbilsgarage. Inkomsterna för trafiken å vägsträckan ifråga skola täcka även dylika utgifter, vilka belasta linjetrafiken i högre grad än annan trafik.

Privatbilar torde finnas överallt i landet, sålunda även i de trakter, där trafikunderlaget för omnibustrafiken är sämst. Skall ägare till privatbil, såsom ifrågasatts, äga rätt att efter anmälan till vederbörande polismyndighet medtaga passagerare — i verkligheten alltså att bedriva viss regelbunden trafik — torde följden bli den, att omnibusägaren går miste om en kanske ej obetydlig del av den för linjetrafikens behöriga bedrivande nödvändiga inkomsten. Rörelsen blir med andra ord icke lönsam, och trafikutövaren nödgas måhända med hänsyn härtill göra inskränkningar i turantalet eller t. o. m. lägga ned trafiken, om trafikbortfallet blir allför stort. Därigenom skulle de trafikanter, som icke få

medfölja privatbilarna, å vilka enligt förslaget körplikten icke skall tillämpas, få försämrade trafikförbindelser eller i värsta fall bli helt utan sådana.

Den av trafikutredningen föreslagna uppluckringen av bestämmelserna om yrkesmässig personbefordran är sålunda enligt generalpoststyrelsens förmenande ägnad att inge betänkligheter med hänsyn till dess konsekvenser för linjetrafiken för personbefordran, varför styrelsen icke anser sig kunna förorda bifall till förslagets genomförande.

Ett mycket stort antal av utövarna av den yrkesmässiga linjetrafiken med automobil för person- och godsbeordran i landet anlitas av postverket för postbefordringen, bidrar i många fall till att möjliggöra goda trafikförbindelser i de trakter, där linjerna framgå. På samma gång erhålla korrespondenterna snabba och tillförlitliga postförbindelser.

Därest ett konkurrensförhållande till linjetrafiken i form av kooperativ lastbilstrafik eller icke yrkesmässig persontrafik skulle uppstå och denna konkurrens skulle komma att leda till en nedskärning av linjetrafiken, kan detta komma att medföra en försämring av postförbindelserna till nackdel för korrespondenterna i därav berörda trakter. Vidare kan ett försämrat driftresultat för den yrkesmässiga trafiken föranleda, att trafikutövarna nödgas påfordra högre ersättning för postbefordringen, än vad eljest skulle ha behövt bli fallet, och alltså medföra ökade kostnader för statsverket.

*Svenska omnibusägareförbundet* framhöll, att någon undersökning angående de konsekvenser, som undantagsbestämelsen skulle medföra för bland annat den yrkesmässiga biltrafiken, icke verkstälts av 1944 års trafikutredning. Den nytta, som skulle uppstå för vissa trafikanter, uppvägdas enligt förbundets mening mångfalt av den försämring i transportförhållandena, som skulle uppstå för det stora flertalet trafikanter. Riskerna för en maskerad yrkesmässig trafik hade i hög grad underskattats av utredningen.

Liknande synpunkter anfördes av

*Svenska järnvägsföreningen, Svenska lokaltrafikföreningen samt Stockholm—Roslagens järnvägar.*

Även *Svenska droskbilägareförbundet* ansåg att en maskerad yrkesmässig trafik skulle bli den sannolika följderna av förslagets genomförande. Uppmjukningen av yrkestrafikförordningens bestämmelser komme tvivelsutan att medföra sänkt standard inom landets drosktrafikväsende. Det skulle mången gång bli omöjligt anskaffa bil då behovet därav vore särskilt trängande, såsom vid olycks- och sjukdomsfall, barnsörd, dåligt väglag samt under nätterna då de privata bilägarna säkerligen icke skulle vara villiga att ställa sig till förfogande. Befolkningen på landsbygden komme då i en betydligt sämre ställning än under nuvarande förhållanden. Förbundet hävdade den uppfattningen att 1 § yrkestrafikförordningen borde få en fylligare utformning och förtydligas, så att en klar gräns mellan yrkesmässig och annan trafik uppdroges, när gällande trafikbestämmelser icke i tillräcklig grad avhölle privata bilägare från att utföra körningar i yrkesmässig trafik.

Bland övriga yttranden märktes tillstyrkande sådana från *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kommerskollegium, lantbruksstyrelsen och Kooperativa förbundets styrelse.*

*Landsorganisationen i Sverige* anförde för sin del följande.

Landsorganisationen delar utredningens uppfattning, att nu gällande förbud för bilägare att mera regelbundet medta t. ex. en arbetskamrat mot betalning av en del av driftkostnaderna saknar stöd i det allmänna rättsmedvetandet. De reservationsvis framförda farhågorna för konsekvenserna av en dylik uppmjukning för den yrkesmässiga biltrafiken och därmed för allmänhetens möjligheter att få sitt legitima behov av körningar tillgodosett tala dock för önskvärdenheten av att polismyndigheterna genom en tämligen restriktiv tillämpning av den nya bestämmelsen förebygga missbruk.

Landsorganisationen skulle sålunda finna det naturligt, om tillstånden begränsades till sådana fall, som uppenbarligen avse färd till och från arbetet, medan allmänheten beträffande övriga körningar liksom hittills skulle vara hänvisad till den yrkesmässiga biltrafiken. I ett land med jämförelsevis liten privat personbilpark är det angeläget att de ekonomiska förutsättningarna för yrkesbiltrafiken inte för-

sämras på ett sådant sätt att allmänhetens transportbehov inte längre kunna tillfredsställas tillgodoses.

1944 års trafikutrednings förslag ledde tillsvidare icke till någon ändring i yrkestrafikförordningens bestämmelser eller tillämpningen av dessa.

## II. Ändringsförslag i 1954 års departementspromemoria

En översikt över aktuella frågor på den yrkesmässiga biltrafikens område framlades uti en i januari 1954 inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria, vari bl. a. här förevarande problem upptogs till behandling. I promemorian anfördes sålunda:

Det har särskilt på landsbygden blivit allt vanligare att en personbilägare, som använder sin bil för resor till och från arbetsplats, mot ersättning medtager arbetskamrater eller andra på samma ort arbetande personer i bilen. Ersättningen varierar från belopp, motsvarande andel i de rörliga driftkostnaderna, till belopp som avser att bereda bilägaren direkt förtjänst. På vissa håll lär enligt uppgift förekomma en på orten vedertagen taxesättning för olika körningar med privatbil (till närmaste centralort, till dansbana, till biograf etc.). Ehuru de reguljära bussföretagen i möjligaste mån söker inrätta arbetar- och skolbarnsturer, industriföretagen anskaffar egna personalbussar samt droskägarna i vissa fall åtager sig fasta körningar till och från arbetsplats till reducerat pris, utgör dock många gånger färd med arbetskamraters personbil arbetstagarnas enda möjlighet att inom rimlig tid och till överkomlig kostnad kunna komma till och från arbetsplats utom hemorten. Industriernas ökade behov av arbetskraft vidgar alltmer de bosättningsområden, inom vilka denna arbetskraft måste sökas. Å andra sidan har den ökade befordringsbekvämlighet och den möjlighet till kostnadsbesparing, som anlitande av privat personbil kan medföra, föranlett användning av detta befordrings sätt i många fall där den allmänna trafik tjänsten (bussar, droskbilar och järnväg) kunnat utan olägenhet för de resande om-

besörja trafiken. I förening med den trafikavledning från den allmänna trafik tjänsten, som den kraftiga nyinsättningen av privata personbilar och motorcyklar, inklusive mopeder, inneburit, undandraget den ytterligare trafikavledningen genom sambruk av privata personbilar den allmänna trafik tjänsten ett trafikunderlag, som utgör en delförutsättning för trafik tjänstens existens, vilket för närvarande försvårar och till och med i vissa fall omöjliggör upprätthållandet av önskvärd tur täthet och trafikservice inom busstrafiken. Droskrörelsernas härighet har också på vissa håll i hög grad reducerats. Det kan därför befaras att de allmänna lokala persontrafikmöjligheterna särskilt på landsbygden kommer att vid en fortsatt och eventuellt tilltagande tendens till sambruk av privata personbilar så småningom allvarligt försämras. Det synes med hänsyn härtill vara angeläget att gränserna för tillåten trafik av här ifrågakvarande slag med privata personbilar blir klart bestämda under beaktande av samtliga förhandenvarande intressen.

Regleringen av den yrkesmässiga trafiken får icke lägga hinder i vägen för att personer med längre väg till och från arbetsplats, dit passande allmänna kommunikationer saknas, skall till rimliga kostnader och utan betungande tidsutdräkt kunna komma till och från sitt arbete. Ett generellt undantag från yrkestrafikförordningens bestämmelser torde emellertid även med begränsning till körningar till och från arbetsplats kunna medföra så pass vittgående konsekvenser för den lokala allmänna trafik tjänsten (bussar, lokaltåg, spårvagnar och droskor), att en dylik genomgripande förändring av yrkestrafikförordningens be-

stämmelser härvidlag icke nu torde utan vidare böra ifrågakomma. Det synes lämpligen få ankomma på 1953 års trafikutredning att undersöka omfattningen av den trafikavledning, som kan uppstå genom en dylik förändring, och att beräkna följdverkningarna därav för den allmänna trafiktjänsten och därmed för den del av allmänheten, som denna trafiktjänst skall betjäna. Vidare torde böra utredas i vad mån garantier för säkerställandet av en för angelägna lokala trafikbehov erforderlig allmän trafiktjänst måste skapas, innan den ifrågasatta uppmjukningen av yrkestrafikförordningens bestämmelser kan ifrågakomma till genomförande.

För att personer med längre väg till och från arbetsplats, dit passande reguljära kommunikationer saknas, skall till rimliga kostnader och utan betungande tidsutdräkt kunna komma till och från sitt arbete, synes tillsvidare i förekommande fall böra utfärdas begränsade trafiktillstånd, avseende rätt för ägare av personbil att vid färd med bilen till och från arbetsplats mot ersättning medtaga andra på samma arbetsplats eller ort arbetande personer. Tillstånd torde böra meddelas, därest det konstateras, att förefintliga reguljära trafikmedel icke lämpligen kunna med gällande turlistor eller tidtabeller ombesörja ifrågavarande personbefordran, att härför erforderlig turliste- eller tidtabellomläggning ej kan åvägabringas samt att ortens droskbilar icke kan till en för ifrågavarande slag av personbefordran rimlig avgift anlitas, exempelvis genom avtal om inkörning av arbetsresande mot nedsatt drosktaxa till järnvägsstation i samband med passning av tåg. I vissa fall kan det visa sig lämpligt att trafiktillståndet — som bör begränsas till att avse befordran av vissa namngivna arbetsresande på viss vägsträcka vid resor till och från arbetet under en arbetssäsong eller annan kortare tid — med hänsyn till förefintliga reguljära förbindelser omfattar vägsträckan mellan hemorten och närmaste lämpliga busshållplats eller järnvägsstation. Genom att här ifrågavarande slag av personbefordran legaliseras i de former, som anvisas av gällande yrkestrafikförordning, kan ett för den slutgiltiga regleringen av denna trafikform värdefullt erfarenhetsmaterial (statistik rörande trafikbehovens omfattning och lokalisering m. m.) erhållas.

Ansökan om på här angivet sätt begränsat

trafiktillstånd, vilket — med den definition av begreppet linjetrafik som i ett följande avsnitt föreslås — bör avse rätt att bedriva sådan trafik, torde kunna handläggas under enklare och för de sökande mindre tids- och kostnadskrävande former än som eljest gäller för ansökningar om trafiktillstånd. Det i 8 § yrkestrafikförordningen stadgade förfarandet med infordrande av yttranden över ansökan om tillstånd till linjetrafik bör sålunda kunna i avsevärd grad inskränkas och förenklas. Upplýsningar torde ofta kunna inhämtas telefonledes från den allmänna trafiktjänstens företrädare. I 11 § yrkestrafikförordningen torde därför till de i första stycket angivna undantagen från förfarande enligt 8 och 9 §§ böra läggas det fall »då ansökan avser tillstånd att vid regelbundna färder för egen räkning med personbil till och från arbetsplats medtaga vissa andra på samma arbetsplats eller ort arbetande personer».

I de över promemorian inhämtade yttrandena tillstyrktes den ifrågasatta ändringen av 11 § yrkestrafikförordningen utav det övervägande flertalet remissinstanser. Sålunda anslöte sig *biltrafiknämnden, femton länsstyrelser, järnvägsstyrelsen, 1953 års trafikutredning, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska droskbilägareförbundet och Landsorganisationen i Sverige* i huvudsak till vad i promemorian i förevarande hänseende anfördes och förordade, att frågan om sambruk av privata personbilar gäves en provisorisk lösning i överensstämmelse med vad i promemorian föreslagits.

Försäkringsfrågan behandlades av *länsstyrelserna i Kronobergs samt Göteborgs och Bohus län*. Den förra länsstyrelsen ansåg, att det i förevarande sammanhang borde undersökas, huruvida försäkringsbolagen komme att beträffande i här ifrågavarande trafik använda bilar tillämpa premier enligt den högre tariff, som gällde för vanliga yrkesmässigt utnyttjade trafikbilar, och den senare länsstyrelsen, som utgick från att ökade försäkringspremier kom-

me att uttas, fann detta förhållande verka återhållande på intresset att söka trafiktillstånd.

Beträffande omfattningen av och prövningsförfarandet vid här ifrågavarande trafiktillstånd framhöll *Landsorganisationen* följande.

I yttrande den 22 mars 1948 över ett av 1944 års trafikutredning avgivet betänkande med förslag rörande vissa frågor avseende det inrikes trafikväsendet har vi givit uttryck åt uppfattningen att nu gällande förbud för bilägare att mera regelbundet medta t. ex. en arbetskamrat mot betalning av en del av driftskostnaderna saknar stöd i det allmänna rättsmedvetandet. Vi finner det förslag till lösning av frågan som promemorian anvisar i stort sett tillfredsställande. Det bör dock stå klart för de tillståndsgivande myndigheterna att åtskilliga arbetargrupper, t. ex. skogs- och byggnadsarbetare, som regel har ett flertal arbetsplatser under året, samt att sammansättningen av ett arbetslag och därmed medresande kan avsevärt växla under olika tider av året. Prövningen av dylikt tillstånd bör därför enligt vår uppfattning icke omgärdas med alltför många detaljföreskrifter utan mera knytas till villkoret att bilägaren själv är arbetstagare inom visst yrke samt att han ej betingar sig högre avgift för medresenärer än vad som motsvarar skälig andel av de fasta och rörliga driftskostnaderna för bilen.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* påpekade, att promemorians anvisningar, att de begränsade trafiktillstånden borde prövas med hänsyn till förefintliga reguljära transportmedel och droskbilstrafiken samt att tillstånden borde begränsas till vissa namngivna resande m. m., syntes ägnade att motverka en förenkling av handläggningen.

*Biltrafiknämnden och länsstyrelsen i Skaraborgs län* ifrågasatte, huruvida det kunde anses erforderligt att begränsa tillstånden till att gälla vissa namngivna personer. Nämnden anförde härvid, att giltig anledning i vissa fall kunde föreligga att — måhända för någon

kortare tid — medta annan person än sådan som vore angiven i tillståndet.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* framhöll, att under förutsättning att de i promemorian angivna bedömningsgrunderna tillämpades vid tillståndsgivningen, någon risk för obehörigt intrång i drosktrafiken ej syntes föreligga. *Lokaltrafikföreningen* underströk för sin del, att tillstånden borde meddelas endast under de i promemorian angivna förutsättningarna. Vidare ansåg föreningen, att tillstånden borde begränsas till att avse befordran av arbetsresande på viss vägsträcka vid resor till och från arbetet under en arbetssäsong eller annan kortare tid. Med hänsyn till förefintliga reguljära förbindelser borde tillstånden främst avse vägsträckan mellan hemorten och närmaste lämpliga busshållplats eller järnvägsstation.

*Länsstyrelserna i Kristianstads och Västernorrlands län* föreslogo att trafik av här ifrågavarande slag undantoges från bestämmelserna i yrkestrafikförordningen. Den sistnämnda länsstyrelsen anförde sålunda följande.

Enligt länsstyrelsens mening synes det lämpligaste sättet att lösa detta problem vara, att ett stadgande införes av innehåll, att ägare av personbil må vid färd för egen räkning mellan bostadsorten och arbetsplatsen mot ersättning medtaga arbetskamrater, som har sitt arbete på samma arbetsplats som personbilägaren, utan att detta skall anses hänförligt till yrkesmässig trafik. Enligt länsstyrelsens mening har dessa transporter en så stor social betydelse, att det borde vara möjligt att undantaga dem från yrkestrafikförordningens bestämmelser. Med hänsyn till omfattningen av den pågående olaga trafiken på detta område torde en sådan reform knappast heller behöva befaras undanrycka drosktrafiken eller linjetrafiken något större trafikunderlag. Skulle med hänsyn till föreliggande farhågor i detta hänseende denna trafik dock icke anses kunna helt frisläppas, torde den enda möjligheten vara att, på sätt föreslagits i promemorian, meddela särskilda begränsade trafiktillstånd. Det synes då an-

geläget, att handlägningsförfarandet i möjligaste mån förenklas och länsstyrelsen har därför inga erinringar mot promemorians förslag om ändring i 11 § yrkestrafikförordningen.

Den i promemorian ifrågasatta ändringen av 11 § yrkestrafikförordningen avstyrktes helt av *sju länsstyrelser*.

### III. 1954 års ändring av 11 § yrkestrafikförordningen

I *propositionen nr 204 till 1954 års riksdag* framlades i huvudsaklig överensstämmelse med departementspromemorian förslag till ändring av 11 § yrkestrafikförordningen. Departementschefen anförde härvid bl. a. följande.

De olägenheter, som nuvarande anordning och tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser innebär, då det gäller personbilstrafik till och från arbetsplats, och vilka medfört anställande av åtal i vissa fall, där av allt att döma ett uppenbart trafikbehov av nyttokaraktär förelegat, gör det angeläget att redan nu söka finna en godtagbar, om ock provisorisk lösning av förevarande spörsmål — något som också i yttrande över den inom kommunikationsdepartementet upprättade promemorian förordats av 1953 års trafikutredning. Jag kan därför icke dela den av några länsstyrelser framförda uppfattningen, att denna fråga bör uppskjutas och avgöras först i samband med det förslag, som trafikutredningen kan komma att framlägga, utan har i stället funnit det nödvändigt att i avbidan härpå nu framlägga förslag till en provisorisk reglering på detta område.

Såsom huvudprincip synes mig böra gälla, att trafikbehov av här ifrågasvarande slag tills vidare bör tillgodoses inom ramen för yrkestrafikförordningens bestämmelser. Jag är sålunda icke beredd att nu förorda 1944 års trafikutrednings förslag, att ägare av personbil, efter anmälan hos hemortens polismyndighet, vid färd för egen räkning, må mot ersättning medtaga passagerare, utan att körningen skall anses hänförlig till yrkesmässig trafik. Däremot synes mig begränsade tillstånd avseende rätt till personbefordran till och från arbetsplats mot ersättning och i samband med egen färd böra kunna beviljas med ett avsevärt förenklat

Sålunda ansåg *överståthållarämbetet*, att ändringen icke kunde antas mer än nu gällande ordning vara ägnad att få till stånd kontroll av trafiken. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* sade sig icke tro att tillståndstvånget komme att respekteras.

prövningsförfarande och utan att vara förenade med de detaljföreskrifter, vilka eljest omgärdar den yrkesmässiga trafiken.

Vad först gäller prövningen av den avsedda trafikens behövlighet torde den kunna ske under förenklade former. Jag förutsätter, att de tillståndsbeviljande myndigheterna därvid prövar om reguljära kommunikationsmedel utan praktiska olägenheter kan anlitas för ifrågasvarande resor.

Tillstånden bör under alla omständigheter gälla enbart rätt att vid färder med personbil till och från egen arbetsplats mot ersättning medtaga andra till och från arbetsplats resande personer. Tillstånden, som i regel torde böra tidsbegränsas, bör självfallet kunna förklaras gälla för färder till och från varierande arbetsplatser, exempelvis i televerkets linjearbete, i skogs- eller vägarbete eller liknande fall.

Jag har beträffande förenklingen av handlägningsförfarandet funnit mig kunna förorda den i departementspromemorian föreslagna tilläggsbestämmelsen innebärande rätt att inskränka eller underlåta infordrande av vederbörliga yttranden över ansökningar gällande här ifrågasvarande trafik.

På grund av trafikformens särskilda karaktär finner jag i likhet med flertalet av de remissinstanser, som yttrat sig därom, icke nödvändigt att här upprätthålla de främst av trafiksäkerhetsskäl uppställda kraven på förarens trafik kort och godkännande av fordon i yrkesmässig trafik.

Genom vad jag sålunda föreslagit torde påtalade olägenheter av nuvarande bestämmelser i ämnet kunna anses undanröjda.

Vid riksdagsbehandlingen av propositionen anförde *andra lagutskottet* i utlåtande nr 36 bl. a. följande.

Utskottet anser för sin del, att en slutlig lösning icke bör ske utan en mera ingående

utredning, vid vilken man kan pröva den inverkan, som ifrågavarande samåkning må ha på trafikunderlaget för de reguljära trafikmedlen, samt möjligheterna att tillgodose ortsbefolkningens behov av sådana trafikmedel. Utskottet förordar därför tills vidare den i propositionen föreslagna provisoriska utformningen av bestämmelserna.

Utskottet förutsätter härvid, att tillståndsmyndigheterna utnyttjar möjligheterna att anordna ett enkelt förfarande och vill framhålla angelägenheten av att tillstånd i möjligaste mån beviljas utan att förenas med de olika detaljföreskrifter som jämväl i andra avseenden än de av författningsändringarna berörda omgärdar den yrkesmässiga automobiltrafiken. Vid den på tillståndsmyndigheterna ankommande behovsprövningen bör enligt utskottets mening främst vara avgörande, om den ifrågavarande samåkningen framstår som en

praktisk lösning av de berörda arbetstagar-  
nas reseproblem.

Sedan riksdagen gett tillkänna vad utskottet anfört, intogs i 11 § yrkestrafikförordningen från och med den 1 juli 1954 stadgande, att infordrande av yttranden över ansökan om trafiktillstånd finge inskränkas eller underlåtas, då ansökningen avsåge tillstånd att vid färd med personbil till och från egen arbetsplats medta uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats, samt att dylikt tillstånd finge förklaras gälla utan skyldighet för föraren att inneha trafik kort och godkännande av bilen för användning i yrkesmässig trafik.

## BILAGA XVII A

# 1944 års trafikutrednings förslag om fri kooperativ körning och däröver avgivna remissyttranden

### I. 1944 års trafikutrednings förslag

1944 års trafikutrednings förslag gick ut på att 1 § yrkestrafikförordningen skulle få följande ändrade lydelse:

#### 1 §.

Med yrkesmässig trafik förstås i denna förordning trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. För sådan trafik gäller, utöver eller i stället för bestämmelserna om annan automobiltrafik, vad i denna förordning nedan stadgas.<sup>1</sup>

Bolag, förening eller annan sammanslutning, som bildats med uppgift att tillgodose delägarnas eller medlemmarnas behov av transporter med lastautomobil, skall, därest icke särskilda skäl föranleda till annat, efter anmälan till länsstyrelse, som nedan säges, av länsstyrelsen godkännas att utöva kooperativ körning. Körning, som för delägarnas eller medlemmarnas räkning ombesörjes med sammanslutningen, delägare eller medlem tillhörig lastautomobil, skall icke anses hänförlig till yrkesmässig trafik. För sådan körning skall likväl i tillämpliga delar gälla vad nedan stadgas i 25, 27, 28, 30, 34 och 35 §§.

Anmälan, som ovan avses, skall insändas till länsstyrelsen i det län, där lastautomobil, som skall användas för körningen, är registrerad eller skall registreras. Ämnar sammanslutningen för här avsett ändamål använda lastautomobiler, som äro registrerade eller skola registreras hos olika länsstyrelser, skall anmälan insändas till länsstyrelsen i det län, varest transporterna företrädesvis skola utföras. Anmälan skall, därest icke länsstyrelsen finner skäl medgiva undantag, innehålla uppgifter om delägarna eller medlemmarna i sammanslut-

ningen och deras hemvist ävensom vilken eller vilka lastautomobiler och, i förekommande fall, släpfordon, som skola användas för delägarnas eller medlemmarnas räkning. Beslut om godkännande skall innefatta uppgifter i nu angivna hänseenden. Meddelat godkännande kan av länsstyrelsen återkallas, när skäl därtill äro.

Sker ändring i något förhållande, varom uppgifter lämnats i anmälan, som förut nämnts, skall länsstyrelsen underrättas därom så snart ske kan.

Därest det med hänsyn till allmänhetens behov av transportlägenheter i yrkesmässig trafik med lastautomobil eller eljest befinnes vara påkallat, må Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnat, föreskriva att vad här ovan stadgats rörande kooperativ körning icke skall äga tillämpning för visst område eller viss vägsträcka.

Ägare av personautomobil må, efter anmälan som insändes till polismyndigheten i den ort, där ägaren är bosatt, vid färd för egen räkning mot ersättning medtaga passagerare utan att körningen skall anses hänförlig till yrkesmässig trafik. Anmälan, som nu sagts, skall innehålla uppgift om de passagerare, som avses skola medfölja vid färd.<sup>2</sup>

Vad om automobil är i denna förordning stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i avseende å motorcykel och traktortåg.<sup>1</sup>

I den speciella motiveringen för de föreslagna bestämmelserna om kooperativ körning anförde 1944 års trafikutredning bl. a. följande.

<sup>1</sup> Första och sista styckena utgöra den gällande texten i 1 §.

<sup>2</sup> Jfr kap. XV i 1953 års trafikutrednings betänkande.

Enligt hittills gällande definition av begreppet yrkesmässig trafik och den praktiska tillämpningen därav ha transportkonsumenterna oberoende av trafikillstånd fått utföra körningar med egna bilar — såväl person- som lastbilar — endast för egen räkning.

Beträffande först lastbilstrafiken ha de icke yrkesmässiga lastbilarna i allmänhet kunnat utnyttjas med last av eget gods blott i den ena färdriktningen. Endast undantagsvis har en transportkonsument för egen räkning medtagit gods i båda riktningarna. De sändningar som transporterats i privat trafik äro därjämte, genom att de icke kunna kombineras med fyllnadsgods för annans räkning, kvantitativt sett oftast mindre än vad som på motsvarande sätt transporterats i yrkesmässig trafik.

För att undanröja de olägenheter, som för transportkonsumenternas del obestriddligen uppkomma genom den nuvarande begränsningen av den privata lastbilstrafikens rörelsefrihet, föreslå vi den uppmjukningen av gällande regleringsbestämmelser, att transportkonsumenterna under vissa villkor skola få frihet att utan hinder av trafikmässig behovsprövning själva ombesörja sina transporter i inbördes samverkan.

Vårt förslag innebär i korthet att de transportkonsumenter, som i syfte att tillgodose gemensamma behov av lastbilstransporter bildat bolag, förening eller annan sammanslutning med detta ändamål, må utföra transporter för gemensam räkning utan att denna trafik anses hänförlig till yrkesmässig trafik. Dylig trafik för flera transportkonsumenters gemensamma räkning ha vi benämnt *kooperativ körning*.

Det framlagda förslaget till fri kooperativ körning bör icke betraktas såsom ett alltigenom nytt, från den hittillsvarande biltrafikregleringen principiellt avvikande undantag. Om transportkonsumenterna äga rätt att var för sig inköpa ett obegränsat antal lastbilar för ombesörjande av egna transporter, bör det ligga nära tillhands att — därest vissa av transportkonsumenterna finna det förenligt med sina transportekonomiska intressen — låta dem samverka i fråga om utförande av transporter för gemensam räkning. Den kooperativa körningen är i realiteten endast en rationellare form av den hittillsvarande icke yrkesmässiga lastbilstrafiken, vars existensberättigande icke bestritts från något håll.

Ett frigivande av den kooperativa körningen måste anses stå helt i överensstämmelse med den utveckling mot ökat konsumentinflytande inom näringslivet, som ägt rum alltsedan konsument-, jordbruks- och köpmannakooperationens genombrott. I själva verket skulle ett genomförande av förslaget allenast innebära, att transportkonsumenterna i fråga om utförandet av transporter för egen räkning tillerkändes samma möjligheter till verksamhet i kooperativ regi som konsumenterna och producenterna i gemen ha inom andra områden av det ekonomiska livet. Enligt vår mening saknas bärande skäl för att transportapparaten med dess nyckelposition i näringslivet skall vara undantagen från denna kooperativa samverkan mellan konsumenterna.

Möjligheten för transportkonsumenterna att för gemensam räkning själva bedriva lastbilstrafik är icke minst betydelsefull såsom ett verksamt korrektiv mot en monopolistisk utveckling inom godstrafiken över huvud. Det har ofta hävdats, att monopol inom godstrafiken aldrig skulle kunna uppstå, så länge trafikanterna äga frihet att ombesörja sina transporter med egna lastbilar. De inledningsvis berörda olika betingelser, varunder yrkesmässig och privat lastbilstrafik utövas jämlikt nu gällande bestämmelser, minska emellertid den privata trafikens möjligheter att motverka monopolmissbruk på trafikområdet. Den privata lastbilstrafiken kan nämligen i kostnadshänseende i regel endast jämföras med yrkesmässig beställningstrafik utan möjligheter till retur- och fyllnadslast.

Ett ytterligare skäl till frigörande av den kooperativa körningen från koncessionstvång är att den nära anknyter till en organisationsbildning, som på senare tid ägt rum inom vissa delar av näringslivet. Ett fortsatt förbud mot bedrivandet av kooperativ körning utan trafikillstånd skulle vara ägnat att motverka en utveckling, där premisserna för en rationell lösning av förevarande problem redan nu äro till stora delar givna. Inom exempelvis jordbrukarnas föreningsrörelse finns med de olika producent- och inköpsföreningarna redan stommen för en organisation till förbättring av jordbrukets transportförhållanden. Även inom andra områden av näringslivet såsom inom konsumentkooperationen och den privata handeln med dess nya for-

mer för kedjebildningar finnas de organisatoriska förutsättningarna för en samverkan av här antytt slag.

Det är ytterst vanskligt att på förhand bedöma vilka verkningar, som genomförandet av ifrågavarande lättnad för transportkonsumenterna skulle få på trafikunderlaget för den yrkesmässiga biltrafiken. Såsom vi närmare utvecklat i samband med redovisandet av vår principståndpunkt utgå vi ifrån, att den yrkesmässiga lastbilstrafiken under en jämförelsevis lång tidsperiod kommer att vara under utveckling. Redan av detta skäl föreligger mindre anledning att ta hänsyn till trafikutövarnas ur deras synpunkt i och för sig fullt naturliga krav på största möjliga skydd i sin yrkesutövning, än om sannolikheten talade för en tillbakagång inom näringen i fråga. I sistnämnda fall hade större försiktighet varit behöflig, då det gällt att överväga följderna av en minskning av närings-skyddet.

Vad som särskilt talar för att de yrkesmässiga trafikutövarna även efter ett frigivande av transportkonsumenternas gemensamhetskörningar icke skola behöva räkna med någon i varje fall större försämring i sin faktiska yrkesutövning är att en mångfald transporter äro så intermittent förekommande, att de alltid komma att kunna utföras billigare av en yrkesmässig trafikutövare, som är specialist inom facket, än av en transportsammanslutning, för vars medlemmar trafikutövandet är någonting periferiskt i förhållande till deras övriga verksamhet. Ett väl inarbetat och rationellt skött trafikföretag eller en sammanslutning av trafikutövare, som vunnit transportkonsumenternas förtroende, behöver säkerligen icke befara någon allvarigare konkurrens från av transportkonsumenterna i egen regi bedriven lastbilstrafik. Ju bättre och billigare den yrkesmässiga biltrafiken kan betjäna trafikanterna, desto mindre anledning föreligger för transportkonsumenterna att själva söka utöva trafik. Det väsentliga för transportkonsumenterna måste vara att de skola ha möjlighet att oberoende av trafikillstånd lösa sina transportproblem i inbördes samverkan, därest de funnit att en dylik anordning ställer sig för dem förmånligare än att anlita utomstående trafikutövare.

Vi äro väl medvetna om att trafikunderlaget för den yrkesmässiga lastbilstrafiken inom åtminstone vissa glesbefolkade bygder

är så begränsat, att den yrkesmässiga trafiken i full utsträckning kan behöva det skydd i näringsutövningen, som lämnas av nu gällande bestämmelser. Med tanke på dylika mera sällan förekommande fall ha vi föreslagit att Kungl. Maj:t eller den myndighet, Kungl. Maj:t därtill förordnat, medges rätt att, därest det med hänsyn till allmänhetens behov av transportlägenheter i yrkesmässig trafik eller eljest befinnes vara påkallat, föreskriva att bestämmelserna om kooperativ körning icke skola äga tillämpning för visst område eller viss vägsträcka.

Genom att Kungl. Maj:t på av oss nu föreslaget sätt kan bevilja undantag från bestämmelserna om kooperativ körning medges en smidig anpassning till de skiftande förhållanden, som på detta område föreligga inom i kommunikationshänseende vitt skilda trakter av vårt land. Det är sannolikt att den kooperativa körningens inverkan på den yrkesmässiga trafiken blir av mer underordnad betydelse i exempelvis tätbefolkade delar av landet än i vissa glesbefolkade trakter av framför allt Norrland. Beträffande Norrland är emellertid att märka att vissa delar därav kunna i detta avseende jämföras med de tätbefolkade bygderna av Svea- och Götaland. Att trafikunderlaget för den yrkesmässiga trafiken är fullt tillräckligt även i trakter med jämförelsevis gles bebyggelse, framgår med önskvärd tydlighet av de förhållandevis höga godwillvärden, som där ofta erläggas vid överlåtelse av trafikrättigheter.

Av nu angivna skäl förutsätta vi att den av oss föreslagna befogenheten för Kungl. Maj:t att för visst område eller viss vägsträcka sätta bestämmelserna om kooperativ körning ur kraft får en mycket begränsad användning och endast tages i bruk, där detta visar sig vara oundgängligen nödvändigt för att förse en bygd med goda transportmöjligheter.

Beträffande den inverkan på de inom lastbilstrafiken anställda, som ett genomförande av fri kooperativ körning skulle medföra, må här endast förutskickas, att vi, såsom nedan närmare angives, eftersträvat att samma bestämmelser rörande bilförarens kompetens, arbetstid m. m. skola gälla, oavsett om vederbörande är anställd i yrkesmässig eller i kooperativ trafik för flera transportkonsumenters räkning. Under sådana förhållanden torde vårt förslag icke medföra någon försämring i fråga om

anställningsvillkor m. m. för denna yrkesarbetarkår.

Förevarande förslag till ändring av gällande definition av begreppet yrkesmässig trafik åsyftar främst att befria den kooperativa körningen från den för yrkesmässig trafik tillämpade trafikmässiga behovsprövningen. Bedömningen av hithörande problem är nämligen för transportkonsumenternas del en rent företagsekonomisk fråga, som i hög grad sammanhänger med förhållanden, vilka ligga utom ramen för den vanliga behovsprövningen för yrkesmässig trafik. Såsom ovan närmare framhållits bör den kooperativa körningen i detta avseende i princip vara likställd med transportkonsumenternas hittills obestridda rätt att var för sig bedriva trafik för egen räkning. Samma skäl, som föranlett att den privata trafiken lämnats helt utanför biltrafikregleringen, kunna återopas jämväl för att den kooperativa körningen göres oberoende av myndigheternas behovsprövning. Först därigenom kan den kooperativa körningen smidigt och utan den initiativhämmande omständighet, som regelmässigt torde bli följderna av en offentlig behovsprövning, anpassas efter i varje särskilt fall föreliggande förhållanden.

Syftet med införandet av fri kooperativ körning är således otvetydigt att för transportkonsumenterna skapa bättre betingelser i fråga om utförande i egen regi av lastbilstransporter. Det är transportkonsumenterna själva som skola vara intressenter i de för ändamålet särskilt bildade sammanslutningarna. Meningen är icke att trafikutövare eller andra, som önska etablera en yrkesmässig lastbilstrafik utom ramen för gällande biltrafikförordning, skola kunna ingå som delägare eller medlemmar i en sammanslutning av förevarande slag för att på så sätt igångsätta en maskerad åkerirörelse eller utvidga ett redan befintligt biltrafikföretag.

För att myndigheterna skola kunna kontrollera, att den kooperativa körningen kommer till utförande på här avsett sätt, ha vi föreslagit att det skall åligga dylik för idkande av kooperativ körning bildad sammanslutning att anmäla sin existens till länsstyrelsen i det län där lastbil, som skall användas för körningen, är registrerad eller skall registreras.

Därest icke särskilda skäl till annat föranleda skall länsstyrelsen godkänna sådan sammanslutning att utöva kooperativ kör-

ning. Ett dylikt särskilt skäl att vägra godkännande ha vi ansett föreligga, när länsstyrelsen med ledning av inhämtade uppgifter om delägarna eller medlemmarna i sammanslutningen m. m. finner det uppenbart, att en maskerad åkerirörelse kommer att bedrivas under den kooperativa körningens täckmantel. I de fall åter, där länsstyrelsens prövning av förutsättningarna för godkännande av sammanslutningen ger vid handen, att sammanslutningen består uteslutande av transportkonsumenter, som önska utföra körningar för gemensam räkning, åligger det länsstyrelsen att utan någon trafikmässig behovsprövning godkänna sammanslutningen att utöva kooperativ trafik.

Anmälan, som ovan avses, skall, därest icke länsstyrelsen finner skäl medgiva undantag, innehålla uppgifter om delägarna eller medlemmarna i sammanslutningen och deras hemvist ävensom vilken eller vilka lastbilar och i förekommande fall släpfordon, som skola användas för delägarnas eller medlemmarnas räkning. Principiellt skall anmälningsskyldighet således föreligga i nu angivna hänseenden. Det kan emellertid förekomma fall, då en dylik anmälningsskyldighet kan bli med hänsyn till det praktiska värdet därav alltför betungande för den anmälningsskyldige och länsstyrelsen. Vi ha särskilt tänkt på det fall att exempelvis en mejeriförening, bestående av flera tusen medlemmar, antingen föranstaltar om en sådan stadgeändring, att själva föreningen kan godkännas att för medlemmarnas räkning utöva kooperativ körning, eller också ingår som delägare i en för detta ändamål särskilt bildad sammanslutning, i vilken jämväl mejeriföreningens medlemmar skola anses vara medlemmar. Då en mejeriförening eller annan större sådan sammanslutning — i motsats till en för transportändamål särskilt bildad sammanslutning — kan vara till sin identitet känd för länsstyrelsen även utan att medlemmarna angivas i samband med insändande av anmälan av här förevarande slag, ha vi velat bereda länsstyrelserna möjlighet att meddela dispens från bestämmelserna om vilka uppgifter som skola lämnas vid anmälan.

Sker ändring i något förhållande, varom uppgifter lämnats i anmälan till länsstyrelsen, skall länsstyrelsen underrättas där- om så snart ske kan. När skäl därtill äro, kan länsstyrelsen återkalla redan lämnat

godkännande. En förutsättning härför är att länsstyrelsen i anledning av meddelade uppgifter om delägarna eller medlemmarna i en förut godkänd sammanslutning eller eljest finner det uppenbart att syftet med fri kooperativ körning åsidosättes.

Om vi således avsett att helt befria den kooperativa körningen från myndigheternas trafikmässiga behovsprövning, ha vi emellertid icke ansett oss böra föreslå några motsvarande uppmjukningar av de bestämmelser i biltrafikförordningen, vilka i första hand tillkommit för att tillvarataga trafiksäkerheten. Framför allt med hänsyn till att exempelvis en av en transportförening innehavd lastbil, beroende på antalet medlemmar i föreningen, kan komma att ställas till förfogande för jämförelsevis många transportbehövande, ha vi föreslagit det tillägget till här ifrågavarande undantagsbestämmelse, att de föreskrifter i avseende å fordonsbesiktning, förarens trafik kort och arbetstid, som gälla för yrkesmässig trafik, skola vara tillämpliga jämväl för kooperativ körning.

De övriga bestämmelser, som gälla för yrkesmässig trafik, såsom angående taxor, körplikt, statistik m. m. äro enligt vårt förmenande av den karaktär, att de icke böra tillämpas på kooperativ körning. Vad särskilt angår statistikföringen kan det visserligen i och för sig synas önskvärt att låta bestämmelserna härom gälla jämväl för den kooperativa körningen; bland annat för att därigenom erhålla en någorlunda säker uppfattning om det transportarbete, som utföres i sådan körning. Då vi emellertid befarat, att ett tvångsäläggande för de i kooperativ körning deltagande transportkonsumenterna att lämna dylika statistiska uppgifter om sina transporter kunde vara ägnat att för dem medföra skada genom yppande av legitima kundhemligheter, ha vi funnit försiktigheten böra bjuda att man i varje fall tills vidare avstår från en bestämmelse härom.

Enär det framför allt från trafikutövarhåll kunde invändas, att det skulle innebära en orättvisa att de kooperativa trafikutövarna icke åläggas alla de skyldigheter, som de yrkesmässiga trafikutövarna ha att fullgöra, vilja vi här något beröra även dessa förpliktelser för de yrkesmässiga trafikutövarna. Vi kunna därvid utan vidare förbigå de särskilda bestämmelser, som utfärdats för att få till stånd en prövning rörande behovet av själva trafiken

samt sökandens lämplighet. Bestämmelser härom äro en förutsättning för att en behovs- och lämplighetsprövning över huvud taget skall kunna äga rum. En viss lämplighetsprövning rörande de i en kooperativ körning deltagande transportkonsumenterna kommer för övrigt till stånd, då myndigheterna enligt vad ovan angivits kunna vägra godkännande till kooperativ körning eller återkalla ett redan lämnat dylikt godkännande.

Av övriga de yrkesmässiga trafikutövarna ålagda skyldigheter synes oss endast en ha betydelse i förevarande hänseende, nämligen befodringsplikten. Vid en granskning av dess närmare innebörd befinnes emellertid att ej heller denna skyldighet kan vara på något i varje fall avgörande sätt till hinder vid yrkesutövningen. Den i författningen stipulerade befodringsplikten är nämligen icke absolut utan gäller allenast under vissa förutsättningar och då bland annat endast om vederbörande trafikutövare icke kan anföra giltigt skäl för vägran att utföra transporten i fråga. Såsom giltigt skäl räknas därvid att trafikutövaren icke har någon bil disponibel för transporten.

Beträffande frågan om avgränsningen enligt vårt förslag mellan yrkesmässig och privat lastbilstrafik må här nämnas, att vi övervägt att — i likhet med vad som indirekt föreslagits av 1932 års trafikutredning — begränsa den fria kooperativa körningen till att endast avse sammanslutningar av berörd art med mindre än fem medlemmar. Redan med en sådan mindre omfattande uppmjukning av gällande förordning vore utan tvivel mycket vunnet, och möjlighet hade beretts transportkonsumenterna att åtminstone i viss utsträckning rationellt samordna sina transporter. Närmast på den grund att en dylik begränsning efter antalet berörda intressenter skulle bli mer eller mindre godtycklig samt i första hand gynna de större transportkonsumenterna ha vi föreslagit att kooperativ körning överhuvud skall få äga rum oberoende av trafik tillstånd. Därigenom undviker man även olika skenbildningar av bolag och föreningar för att kringgå en snävare utformad bestämmelse på detta område.

Det må i detta sammanhang påpekas att hinder icke möter att medlemmarna i en sammanslutning av här ifrågavarande slag i sin tur bestå av sammanslutningar med ett flertal medlemmar. I dylikt fall medför

en tillämpning av de av oss föreslagna bestämmelserna att kooperativ körning kan utföras för dessa sammanslutningars behov. Rätten att utföra kooperativ körning jämväl för delägarna eller medlemmarna i dessa sistnämnda sammanslutningar inträder först sedan dessa delägare eller medlemmar ingått som delägare eller medlemmar jämväl i den större sammanslutning, som skall utföra kooperativ körning. De formella förutsättningarna härför måste emellertid anses uppfyllda genom att det i bologsordning eller stadgar för en för utövande av kooperativ körning bildad sammanslutning stipuleras, att exempelvis medlemmarna i en ekonomisk förening skola anses som medlemmar jämväl i transportsammanslutningen.

Slutligen må framhållas att en särskild regel varit erforderlig för fördelning mellan länsstyrelserna av ifrågavarande ärenden i de fall, då de lastbilar, som skola användas för kooperativa körningar, äro registrerade eller skola registreras hos olika länsstyrelser. I dylika fall skall anmälan insändas till länsstyrelsen i det län, där transportererna företrädesvis skola utföras.

Mot vad majoriteten av 1944 års trafikutrednings ledamöter sålunda anförde avgav utredningens ledamot herr Olsson *reservation*, vari bl. a. framhölls:

Majoriteten anser, att envar, som så önskar, genom en enkel anmälan till länsstyrelserna i respektive län, skall äga i trafiken insätta och utnyttja det antal lastbilar han själv anser lämpligt. Med nämnda bilar skall bilägaren äga transportera egna varor, mot vilket jag givetvis icke har något att invända.

Vad jag finner betänkligt är majoritetens förslag om att en dylik bilägare jämväl skulle äga rättighet att, utan behovsprövning av vare sig biltrafiknämnd eller länsstyrelse, utföra transporter för annans räkning, vilket skall möjliggöras genom att bilägaren vidtalar ett varierande antal trafikanter och med dessa träffar överenskommelse om ett s. k. transportavtal samt anmäler detta till länsstyrelsen i respektive län. Transporterna för nämnda trafikanter skola i och med detta anses utförda endast åt föreningsmedlemmar.

Enligt min uppfattning torde det komma att bli bilägaren inom transportföreningen

som avgör vem eller vilka, som skola intagas som medlemmar i föreningen. Jag förmodar att bilägarna i transportföreningarna bli mindre benägna att bevilja medlemskap i föreningarna åt sådana konsumenttrafikanter, som endast sporadiskt behöva anlita lastbil. Sannolikt kommer den inträdessökande konsumenttrafikantens lämplighet som föreningsmedlem att stå i proportion till den godsmängd han behöver få transporterad. Även å ort, där transportförening bildas, torde det komma att finnas ett antal trafikanter som komma att ställas utanför föreningen. Därest medlemmen bilägaren, eller eventuellt andra av trafikföreningens medlemmar, anser någon trafikant olämplig som medlem, torde denne trafikant utan vidare kunna avvisas, eller, om han redan inträtt som medlem, uteslutas ur förening och hänvisas att för sina transporter anlita bilägare med transporttillstånd och därmed följande transportplikt.

Lastbilägaren i en dylik transportförening torde sålunda, enligt min uppfattning, automatiskt komma att utrustas med samtliga de rättigheter, som tillkomma bilägare, vilka erhållit tillstånd att bedriva yrkesmässig automobiltrafik, men vara befriad från dessa åvilande skyldigheter. Den trafikmässiga behovsprövning och prövning av bilägaren-föreningsmedlemmens lämplighet som trafikutövare, som jämlikt gällande förordning nu verkställes av de tillståndsgivande myndigheterna, skulle i och med detta helt elimineras. Majoritetens förslag måste, enligt min mening, innebära att de icke yrkesmässiga bilarna erhålla oberrättigade förmåner på de yrkesmässiga trafikutövarnas bekostnad till nackdel för de sistnämnda och hos dem anställda arbetare samt för den del av allmänheten, som ej har möjlighet att få sitt transportbehov tillgodosett genom av utredningsmajoriteten föreslagen transportförening.

Majoritetens förslag synes mig — därest det antages — komma att medföra en fullständig omvälvning för den yrkesmässiga lastbilstrafiken. De under mer än 40 år här i landet tillämpade restriktionerna för biltrafiken, som ursprungligen tillkommit för att i största möjliga mån trygga trafiksäkerheten och skydda vägtrafikanterna och de inom trafiken anställda, kunna, därest majoriteten får sitt förslag beaktat, försättas ur laga kraft genom bildandet av transportföreningar. Det nuvarande tillstånds-

tvånget, som man funnit nödvändigt icke blott bibehålla utan jämväl utvidga och skärpa vid de författningsrevideringar, som företagits åren 1916, 1920, 1923, 1930, 1933 och 1940, skulle sålunda omedelbart och i ett sammanhang elimineras genom att en bilägare träffar viss överenskommelse med en eller flera transportkonsumenter.

Kan en sådan ordning betecknas som en sund utveckling på transportmarknaden? Nödgas man icke, därest en dylik ordning införes, räkna med tidvis överdimensionering av bilparken samt tidvis — då de yrkesmässiga företagen i branschen fått sin ekonomi undergrävd i sådan omfattning, att rörelserna måste nedläggas — underdimensionering med ty ätföljande otrygghet för de vid trafikföretagen anställda arbetarna? Yrket måste alltså inräknas bland de lågavlönade yrkena, och visar otryggheten i arbetet tendens att öka, måste det betraktas som en naturlig reaktion från de i yrket anställdas sida, att de söka sig över till arbetsområden, där de kunna beredas mera varaktigt och lönande sysselsättning.

Som motivering för förslaget har majoriteten anfört behövligheten av att nedbringa tomkörningen med lastautomobil. Jag ämnar ingalunda bestrida, att ovan nämnda syftemål är av stor nationalekonomisk betydelse. Jag fruktar emellertid att den av majoriteten föreslagna ordningen icke leder till nämnda åtråvärda mål. Snarare torde väl utvecklingen komma att gå i den riktningen, därest förslaget antages, att en förskjutning inträder till de ekonomiskt svagas nackdel. Med de ekonomiskt svaga menar jag i detta sammanhang de företag i yrkesmässig lastautomobiltrafik, som samhället, även om det måhända bildas s. k. kooperativa transportföretag här och var, ändock icke kan undvara. Dylika åkeriföretag måste, enligt min uppfattning, alltså finnas i relativt stort antal dels för att betjäna den del av allmänheten, som av en eller annan anledning icke är önskvärd som medlemmar i på orten befintligt kooperativt transportföretag, och dels för att stå till tjänst och ställa fordon till förfogande för de kooperativa föreningsmedlemmar, som icke kunna få sina varor transporterade med föreningens bil eller bilar, på grund av att bilägaren-kooperatören har full sysselsättning med transporter för andra föreningsmedlemmars räkning. Då bilägaren-kooperatören icke har körskyldighet, kan han utan vidare avvisa de föreningsmedlemmar,

som ha svårhanterligt gods eller ringa godsmängd att transportera. Dessa föreningsmedlemmar torde då endast ha att välja mellan två alternativ, nämligen antingen att inköpa egen bil och bilda kooperativ transportförening, i den mån detta låter sig göra, eller också att anlita något av de åkeriföretag i orten, som ha tillstånd att bedriva yrkesmässig lastbilstrafik och därmed skyldighet att ställa lastbil till förfogande.

I den mån föreningsmedlem, som här ovan nämnts, inköper lastbil, har man anledning befara att denna icke till fullo kan utnyttjas av brist på sådant gods, som är avsett att transporteras med bilen. I regel torde väl dylik föreningsmedlem bedriva rörelse av något slag. Den med transporterna sysselsatta personalen kan måhända i anledning härav mellan transportturerna sysselsättas med arbete inom nämnda rörelse. I och med detta kan arbetskraften utnyttjas även under den tid lastbilen ej kan utnyttjas. Förlusten ur nationalekonomisk synpunkt kommer som följd härav att begränsas till den förlust, som uppstår genom att ett dyrbart fordon ej till fullo kan utnyttjas.

Vid anlåtande av åkeriföretag med tillstånd att bedriva yrkesmässig lastautomobiltrafik komma förhållandena att te sig helt annorlunda. I och med att åkeriägarna måste räkna med att dels tillgodose den del av allmänheten med fordon, som ej är medlem i kooperativa transportföretag, och dels tidvis ställa fordon till förfogande för avlastningen av eventuella trafiktoppar inom kooperativa transportföreningar, är det icke antagligt att åkeriägarna i yrkesmässig trafik kunna minska sin lastbilspark. Då emellertid transportvolymen minskas med den del som övergår till de kooperativa transportföreningarna, måste detta innebära att lastbilarna i den yrkesmässiga trafiken tidvis icke fullt kunna utnyttjas. Härav följer — utom den förlust som uppstår på grund av att bilparken ej till fullo kan utnyttjas — att den manuella arbetskraften ej heller utnyttjas till fullo. Då en anställd vid ett åkeriföretag ej har sysselsättning med sitt fordon, är det ytterst sällan han kan beredas annat arbete. Arbetsgivaren kan emellertid icke gärna avskeda honom på grund av arbetsbrist och låta honom lämna anställningen, ty körorder kunna inkomma när som helst under dagens lopp. Under sådana förhållanden är det givetvis nödvän-

digt att fordonets förare är till hands dels för att fordonet skall kunna utnyttjas i största möjliga utsträckning och dels för att kundens behov av trafikmedel skall kunna tillfredsställas vid den för kunden lämpliga tidpunkten. Det torde emellertid få betraktas som ofrånkomligt att viss s. k. »dödtid» uppstår inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken, därest majoritetens förslag om förenings- eller kooperativ körning bifalles.

En dylik utveckling kan jag icke finna vara annat än ogynnsam i första hand för den yrkesmässiga lastbilstrafiken och i andra hand för allmänheten och landet i sin helhet. I och med att den godskvantitet minskas, som åkeriföretagen i yrkesmässig trafik skola transportera, ökas risken för tomkörningar. Bilarna kunna med andra ord icke utnyttjas på det sätt, som är lämpligast ur såväl företagens egen som allmänhetens synpunkt. Och vad har då vunnits genom ett bifall till majoritetens förslag? Enligt mitt sätt att se endast detta, att den olägenhet, som tomkörningen innebär, och som vi alla givetvis önska eliminera, överflyttas från den i allmänhet mera ekonomiskt bärkraftige näringsidkaren-bilägaren till den i allmänhet ekonomiskt svagare åkeribilägaren.

En utveckling i nämnd riktning torde som närmaste följd medföra minskade inkomster för åkeriföretagarna, vilka ej ha samma möjligheter som en industriidkare, en lantbrukare m. fl. att bereda den med transporter sysselsatta personalen annat arbete, då bilen ej kan utnyttjas för transporter. Man måste i och med detta räkna med svårigheter för åkeriägarna att fullgöra åtagna ekonomiska förpliktelser till i företagen anställda och andra. Det finns anledning förmoda att åkeriföretagarna i denna situation söka eliminera inkomstbortfallet genom att, i den mån det är möjligt, höja körtaxorna. Därest detta kan genomföras, kommer den stora allmänheten att få höjda

transportkostnader, därför att viss mindre del av allmänheten skall kunna få sina transportkostnader minskade. En sådan utveckling kan minst av allt kallas eftertraktansvärd av den stora allmänheten.

Det har framhållits av förespråkarna för bildandet av kooperativa transportföreningar, att det icke med nödvändighet måste upprättas dylika transportföreningar. I den mån överenskommelse kan träffas med utövarna av den yrkesmässiga lastbilstrafiken om körtaxorna, behöva icke kooperativa transportföreningar bildas. Till detta vill jag framhålla, att det synes mig självklart att om en trafikant, med argumentet att bilda transportförening som påtryckningsmedel, kan förmå åkeriägaren att åtaga sig trafikantens transporter för lägre kostnader än vad denne själv kan utföra dem till, föreligger det givetvis icke anledning för trafikanten att inköpa bilar och bilda trafikförening. Men i dylika fall har förmodligen körtaxan pressats ned till en sådan nivå, att åkeriägaren icke har möjlighet att inköpa för rörelsens sunda bedrivande erforderligt belopp utan att eftersätta fastställda bestämmelser rörande arbetstid, maximilast och högsta hastighet m. m. Erfarenheterna från fjärgodstrafiken under 1930-talets första år ha tydligt visat vilken ringa hänsyn det togs till ovannämnda bestämmelser. Taxorna hade då pressats ned till en sådan nivå, att skäligen inkomst ej kunde uppnås med iakttagande av bestämmelserna om ordinarie arbetsdag m. m. Ett återfall i nämnda osunda förhållanden är jag förvissad om att majoriteten, i likhet med flertalet övriga medborgare, icke anser önskvärd.

Det synes mig skäligt, att föreningar, vilka önska bedriva yrkesmässig lastbilstrafik av den art här ovan angivits, bära i likhet med övriga sökande, som vilja bedriva yrkesmässig lastbilstrafik, ansöka om trafik-tillstånd i den ordning som är angiven i förordningen om yrkesmässig biltrafik.

## II. Remissyttranden över förslaget

Det övervägande flertalet remissinstanser avstyrkte eller ställde sig mycket tveksamma inför de föreslagna bestämmelserna om kooperativ körning. Ett argument var därvid befarade oförmanliga konsekvenser för den yrkes-

mässiga lastbilstrafiken såsom sådan — utan att de uppvägdes av uppkommande fördelar för befraktarna — men också för transportförsörjningen och transporthushållningen i dess helhet. Sålunda avstyrkte *överståthållarämbe-*

tel förslaget under framhållande av bl. a. följande.

Ehuru utredningen otvivelaktigt anfört beaktansvärda skäl för sina olika förslag, ställer sig överståthållarämbetet dock tveksamt till desamma, främst med hänsyn till förslagets konsekvenser för den yrkesmässiga biltrafiken. Detta gäller i första hand förslagen om den fria kooperativa lastbilstrafiken samt personbilstrafiken. Utredningen har visserligen i olika sammanhang betonat, att dessa förslag icke syfta till att möjliggöra en maskerad yrkesmässig trafikutövning och har även föreskrivit viss anmälningsskyldighet för att underlätta kontrollen från myndigheternas sida över att utvecklingen icke går i den riktningen. En dylik kontroll torde emellertid komma att erbjuda stora svårigheter. Och även med en fullt lojal tillämpning av de föreslagna bestämmelserna synes det möjligt att utveckla en sammanslutning för kooperativ körning till ett betydande trafikföretag. Utredningen själv utgår sålunda ifrån att en dylik sammanslutning skall kunna bestå av flera tusen medlemmar. Det synes föga konsekvent, att, samtidigt som man bibehåller den nuvarande på behovsprövning grundade tillståndsgivningen beträffande den yrkesmässiga automobiltrafiken, införa bestämmelser, som möjliggöra att transporter i betydande utsträckning utan något som helst tillstånd få utföras för annans räkning och som kunna komma att leda till att den yrkesmässiga trafiken undantränges från de mera stadigvarande transportuppdragen.

De fördelar för den icke yrkesmässiga biltrafiken, som man genom de framlagda förslagen velat ernå — ett rationellare utnyttjande av transportkonsumenternas egna bilar — torde såsom reservanten i utredningen herr Olsson närmare utvecklats sannolikt komma att i betydande utsträckning vinnas på den yrkesmässiga trafikens bekostnad. För transportapparaten i dess helhet torde detta knappast medföra några fördelar. En utveckling som leder därtill, att det blir de yrkesmässiga trafikutövarnas bilar som bli va mindre rationellt utnyttjade i stället för transportkonsumenternas egna, kommer tvärtom att medföra den nackdelen, att den i trafiken sysselsatta arbetskraften blir mindre effektivt utnyttjad, eftersom de yrkesmässiga trafikutövarna torde hava mindre möjligheter än transportkonsumenten

terna själva, vilka ju skola bedriva trafiken i samband med annan verksamhet, att använda personalen för annat produktivt arbete under den tid bilarna icke äro i trafik. Möjligheten att genom en sammanslutning använda en egen bil för transporter för andras räkning torde vidare kunna locka till en i dessa tider (år 1948) icke önskvärd nyanskaffning av bilar.

Utredningen, som förutsett, att vissa invändningar komma att resas mot de föreslagna uppmjukningarna i koncessionslagstiftningen, har emellertid som sin uppfattning uttalat, att de yrkesmässiga trafikutövarna även efter ett frigivande av transportkonsumenternas gemensamhetskörningar icke skola behöva räkna med någon i varje fall större försämring i sin faktiska yrkesutövning. Denna utredningens uppfattning torde dock bygga på ett antagande, att den yrkesmässiga lastbilstrafiken under en jämförelsevis lång tidsperiod kommer att vara under utveckling. Det synes ovisst, om denna förutsättning kan anses föreligga. Och även med en normal utveckling av lastbilstrafiken torde den kooperativa verksamheten genom att lägga under sig de mera regelbundna transporterna kunna försvåra utövningen av den yrkesmässiga biltrafiken, så att allmänhetens behov av transportlägenheter av mera tillfällig art icke kan tillgodoses. Utredningen har visserligen föreslagit, att det i sådana fall skall finnas möjlighet för Kungl. Maj:t eller av Kungl. Maj:t utsedd myndighet att meddela förbud för kooperativ körning inom visst område eller å viss vägsträcka, men det skulle säkerligen komma att möta stora svårigheter att i praktiken tillämpa denna bestämmelse.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* ansåg det icke kunna bestridas, att det uppgivande av tillståndstvånget, som förslaget innebure, kunde leda till en utveckling, som vållade den yrkesmässiga trafiken större avbräck än som vore förenligt med den av dess tjänster beroende allmänhetens intressen.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* betonade konsekvenserna för transporthushållningen:

Det föreslagna undantaget från bestämmelserna i yrkestrafikförordningen beträffande kooperativ körning, vilket av utred-

ningen motiveras ur rationaliseringssynpunkter, skulle förvisso göra det mera ekonomiskt fördelaktigt att hålla privat bil. Det kunde ock tänkas att införande av kooperativ körning skulle hindra en i nuvarande tider (år 1948) ej önskvärd stegring av lastbilsparken genom att eventuellt ökning i transportvolymen kunde konsumeras genom effektivare utnyttjande av redan befintliga fordon. Emellertid måste tagas i beräkning att den ifrågasatta undantagsbestämmelsen tvärtom kan komma att medföra ytterligare ökning av den privata lastbilsparken utan motsvarande minskning i antalet yrkesmässiga lastbilar. Många privata firmor och företagare, vilka hittills avhållit sig från insättande av lastbil eller insättande av ytterligare fordon i sin rörelse på grund av för ringa sysselsättning för fordonet, skulle nämligen genom den föreslagna nya bestämmelsen få ekonomisk möjlighet därtill och följderna alltså kunna bli ett ökat antal bilar.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* framhöll bl. a.:

De sakkunniga medge, att det är ytterst vanskligt att bedöma vilka verkningar, som genomförandet av förslaget om rätt till kooperativ körning skulle få på trafikunderlaget för den yrkesmässiga trafiken. Att denna lättnad för transportkonsumenterna skulle kunna innebära stora fördelar för åtminstone vissa grupper av dem torde vara obestridligt. För detta läns vidkommande torde det icke dröja länge, förrän den kooperativa körningen skulle taga en sådan omfattning, att den skulle påtagligt försämma åkerinäringens förtjänstmöjligheter. Detta skulle säkerligen resultera i en tämligen snabbt fortgående avveckling inom denna näring med påföljd att åtskilliga transportkonsumenter, som icke ha möjlighet att ansluta sig till företag med kooperativ körning skulle bli lidande. Med hänsyn till rådande labila läge torde jämväl den »överdimensionering» av lastbilsbeståndet, som kan anses föreligga, vara fördelaktig såsom reservtillgång. En överdimensionering inom rimliga gränser är även på sätt de sakkunniga anfört ett pris för utvecklingen, som på lång sikt är värt att betala. Svårigheterna att övervaka, att rätten till kooperativ körning icke användes för att igångsätta en maskerad åkerirörelse böra icke underskattas. De medel, som ställts till myndigheternas förfogande för kontrollen

härav, synas icke tillfredsställande. Den behovsprövning, som alltfört skulle gälla beträffande den yrkesmässiga trafiken, kommer att bli i hög grad försvårad. Länsstyrelsen, som ingalunda underskattar betydelsen av de effektivitetssynpunkter som de sakkunniga anlagt på denna fråga, anser sig utifrån dessa synpunkter icke kunna förorda införandet av rätt till kooperativ körning.

*Länsstyrelsen i Kalmar län* fann förslaget inge vissa betänkligheter:

De yrkesmässiga trafikotövarna synas visserligen icke med fog kunna göra gällande större anspråk på lagstiftningskydd mot konkurrens inom sin näring än utövarne av andra yrken. Därest emellertid av andra skäl — främst för att undvika en ur samhällsekonomisk synpunkt menlig misshushållning med järnvägs- och andra transportmedel — det nuvarande koncessionssystemet anses böra bibehållas för den yrkesmässiga biltrafikens reglering, synes det icke tillrådligt att i den utsträckning, de sakkunniga förordat, vidga området för den s. k. fria trafiken.

Förslaget biträdades ej heller av *länsstyrelsen i Kristianstads län*, som i allt väsentligt anslöt sig till de synpunkter, som anförts av reservanten herr Olsson. Länsstyrelsen framhöll vidare bl. a.:

Den oerhörda expansion, som den yrkesmässiga lastbilstrafiken under de senaste årtiondena undergått, har tid efter annan nödvändiggjort nya eller ändrade författningsbestämmelser för densamma. Bestämmelserna ifråga hava påkallats av skilda hänsyn. Vissa av dem hava inneburit strängare krav och därmed i flera fall ökade kostnader för utövarna av trafiken. I gengäld hava dessa genom att rätten att utöva yrkesmässig trafik knutits till särskilt tillstånd erhållit ett visst skydd i sin näring. På det hela taget torde man våga påstå att det yrkesmässiga lastbilsväsendet för närvarande står på en hög nivå och att det väl fyller sin uppgift såväl ur allmänhetens som det allmännas synpunkt.

Med det sålunda av statsmakterna antagna koncessionssystemet bryter förevarande förslag, då det beträffande nu ifrågavarande sammanslutningar endast förutsätter

en anmälan för att länsstyrelsens godkännande skall lämnas. Länsstyrelsen anser en så radikal omläggning av hittills tillämpade principer icke vara motiverad.

Såsom motivering för förslaget har åberopats att den nuvarande ordningen icke medgiver, att de icke yrkesmässiga lastbilarna kunna till fullo utnyttjas bland annat för transport av returgods. Detta är visserligen sant. Men härav följer icke med nödvändighet att rätt att befordra sådant gods bör tillerkännas dem. Då ett företag ordnar sina transportproblem, har det att avgöra huru detta på förmånligaste sätt kan ske — med anlitande av järnväg, yrkesmässiga lastbilar, egna lastbilar eller på annat sätt. Väljer företaget därvid egna lastbilar får väl detta anses hava sin grund däri att företaget finner detta befordringssätt innebära de största fördelarna ur företagens synpunkt. Skälen härför kunna vara grundade på ekonomiska överväganden men även andra omständigheter kunna (därjämte) vara utslagsgivande. Under alla förhållanden måste företaget göra klart för sig kostnaderna för de olika alternativen, därvid företaget beträffande alternativet egna lastbilar har att räkna med den omfattning dessa kunna av företaget utnyttjas. Väljer därvid företaget trots att full sysselsättning icke kan beredas egna bilar, sistnämnda alternativ, synes detta knappast betinga särskilda åtgärder från samhällets sida särskilt om dessa, som nedan närmare skall utvecklas, till sina konsekvenser komma att drabba andra företagare.

Det sista och avgörande skälet för länsstyrelsens inställning mot förslaget är emellertid dess verkningar för den yrkesmässiga trafiken. Att hålla sistnämnda trafik vid en tillräcklig omfattning och på en tillfredsställande nivå får anses vara ett samhällsintresse av hög angelägenhetsgrad. Genomfördes det framlagda förslaget, är det fara att så betydande godsmängder komma att överföras från denna trafik, att densamma icke i fortsättningen får den omfattning, som erfordras för att möta olika trafikbehov, särskilt vid inträdande så kallade toppar. Faran är särskilt stor för ett sådant län som Kristianstads, där transporter av lantbrukets och skogsbrukets produkter spela en betydande roll i den enskilde trafikutövarens ekonomi och där organisationerna på dessa områden äro så pass stora och

kapitalstarka, att de kunna förväntas i relativt stor omfattning komma att utnyttjas ett stadgande av föreslagen innebörd. Den minskade lönsamheten får i sin tur till följd lägre löner, osäkerhet i anställningsförhållandena samt en sämre vagnpark. För de icke företagsanslutna kommer antagligen den yrkesmässiga lastbilstrafikens tillbakagång att medföra minskade möjligheter att få transporter utförda samtidigt som taxorna med all sannolikhet måste höjas. En jämförelse mellan de *nackdelar*, som sålunda komma att bli en följd av det framlagda förslaget, och de *fördelar*, som genomförandet av detsamma möjligen komme att medföra för vissa transportkonsumenter, ger enligt länsstyrelsens förmenande till resultat, att de förra måste tillmätas utslagsgivande betydelse.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anförde för sin del följande.

Ett effektivt, ur nationalekonomisk synpunkt lämpligt utnyttjande av landets lastbilsparc, som till största delen äges av icke yrkesmässiga trafikutövare, anföres som huvudmotiv för detta förslag. Utredningen anser också, att nu gällande bestämmelser kunna leda till viss överdimensionering av den privata lastbilsparc, därför att en stor del av dem ej kunna effektivt utnyttjas. Överdimensionering torde redan föreligga och bero icke så mycket på brist på lastbilar i yrkesmässig trafik som fastmera på andra orsaker, bland annat på att firmor funnit det fördelaktigt att med bortseende från trafikekonomin placera en del av sina vinster i lastbilar. Förslaget torde nog leda till ett mera effektivt utnyttjande av firmabilarna. Förslagets nackdelar synas emellertid överskugga fördelarna. Kooperativa företag av angiven art kunna bildas av snart sagt vilken storlek och art som helst. Systemet kommer otvivelaktigt medföra så allvarligt avbräck för den yrkesmässiga trafiken genom väsentligt minskat trafikunderlag, att den på många håll tvingas att upphöra och på andra väsentligt minskas och att dess standard sänkes. Icke bara sådana grupper trafik-konsumenter, som icke kunna eller vilja ansluta sig till kooperativ körning, utan även åtskilliga medlemmar i de kooperativa trafiksammanlutningarna, som av en eller annan anledning ej kan få sitt trafikbehov tillgodosett genom den kooperativa körningen, torde därigenom komma att bli lidande. De i yrkesmässig tra-

fik använda lastbilarna komma att förlora i effektivitet och vinsten av de privata lastbilarnas ökade effektivitet i motsvarande mån minskas. Fördelarna ur effektivitetssynpunkt torde sålunda ej bliva särskilt stora. Utredningen synes själv hysa vissa tvivel rörande konsekvenserna av förslaget och föreslår åtskilliga inskränkande bestämmelser om viss prövning vid godkännandet, möjlighet till återkallande av godkännande och framför allt om förbud mot kooperativ körning för visst område eller viss vägsträcka, om så finnes påkallat. Dessa bestämmelser torde icke i praktiken komma att i erforderlig mån motverka de olämpliga konsekvenser, som kunna förväntas uppstå. Länsstyrelsen anser icke nationalekonomiska eller trafikmässiga förhållanden för närvarande påkalla den föreslagna ändringen och vill därför bestämt avstyrka förslaget om kooperativ körning.

Under framhållande av de betydande konsekvenser, som ett genomförande av förslaget torde få åtminstone för landsbygdens del, anförde *länsstyrelsen i Västmanlands län*:

Länsstyrelsen är väl medveten om, att en utveckling mot ökad samverkan mellan transportkonsumenterna för utförande av deras transporter torde vara ofrånkomlig. Och i den mån det är erforderligt, för att icke kravet på tillgång till en ändamålsenlig och lämplig transportapparat för alla transportkonsumenter skall eftersättas, synes icke trafikutöwarentressen böra stå hindrande i vägen för en dylik utveckling. Emellertid står för närvarande en ganska tätmaskig och väl utvecklad yrkesmässig biltransportapparat landsbygden till buds. Fara torde föreligga för att vid genomförande av förslaget i dess nuvarande form denna transportapparat slås sönder. Otivelaktigt kommer ett icke obetydligt antal kooperativa företag att bildas. Genom den härigenom uppkommande minskningen av transportuppdrag för de yrkesmässiga lastbilarna, måste sannolikt icke få yrkesutöware nedläggas sin verksamhet. Svårigheter torde härigenom uppstå för andra än det kooperativa företaget tillhörande transportkonsumenter, i synnerhet de små, att få sina transporter utförda. En allmän försämring av transportapparaten torde bliva följden. Det av utredningen föreslagna sättet för förhindrande av en dylik utveckling synes opraktiskt och krångligt.

*Länsstyrelsen i Gävleborgs län*, som anslöt sig till vad reservanten herr Olsson andragit, framhöll härtill, att med de bördor, som statsmakterna redan lagt på yrkesbilismen och som kunde vara att vidare förvänta, kunde tidsläget (år 1948) icke vara lämpligt att skapa ytterligare förfång för yrkesbilisternas näringsutövning.

Särskilt i glesbygdslänen befarades risker för den fortsatta transportförsörjningen uppkomma vid ett genomförande av förslaget. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* anförde härom följande.

Det är synnerligen svårt att bedöma, vilka verkningar bestämmelserna skulle få på den yrkesmässiga trafiken. Den kooperativa körningen skulle dock med största säkerhet medföra en högst allvarlig konkurrens för den yrkesmässiga lastbilstrafiken, vilken konkurrens kan befaras i många fall bliva av den storleksordning, att åkeriföretag måste helt nedläggas. Särskilt torde så bliva fallet i glest befolkade trakter med svagt trafikunderlag. Allmänheten i sådana trakter skulle alltså bliva i avsaknad av lastbilar med körplikt. En sådan utveckling av transportväsendet kan givetvis icke anses önskvärd.

Och *länsstyrelsen i Norrbottens län*, som ej heller fann sig kunna biträda förslaget, anförde bl. a.:

Länsstyrelsen bortser därvid icke från att ett tillåtande av lastbilstrafik i den föreslagna formen skulle medföra fördelar för vissa grupper av befraktare, men finner likväl de av reservanten i utredningen anförda skälen mot utredningens förslag hava sådan styrka att de böra beaktas. Länsstyrelsen tänker därvid främst på att den kooperativa körningen kan leda till att på många håll den yrkesmässiga trafiken icke kan fortleva med därav följande svårigheter för mindre befraktare att få sina transporter verkställda utan att anskaffa egen lastbil.

Även de länsstyrelser, som icke mera deciderat avstyrkte förslaget utan endast ställde sig tveksamma inför det-

samma, betonade farhågorna för uppkommande brister i transportförsörjningen. Sålunda anförde *länsstyrelsen i Södermanlands län* bl. a.:

Länsstyrelsen är väl medveten om de olägenheter, som i skilda avseenden vidlåda 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik, och strävandena till en uppmjukning av reglerna för den yrkesmässiga person- och godstrafiken i syfte att möjliggöra ett mera rationellt utnyttjande av fordonsparken finner länsstyrelsen beaktansvärda.

Enligt länsstyrelsens mening kan det emellertid icke bortses från, att ett upphävande av tillståndstvånget för person- och godstrafiken i de avseenden, som i betänkandet föreslagits, även skulle vara förenat med vissa nackdelar. Ökningen av de tillståndsfria körningarna får nämligen antagas åtminstone till en början och under viss övergångstid komma att innebära överdimensionering av de yrkesmässiga trafikföretagens fordonspark. Den minskning av dessa företags ekonomiska bärkraft, som därav bleve följden, torde sannolikt medföra en allmän försämring av såväl kundservice som vagnmaterial och även verka i riktning mot en sänkning av trafiksäkerheten. Framförallt de mindre åkerierna skulle förmodligen drabbas hårt av denna utveckling, och dylika rörelser komme troligen att nedläggas i avsevärd omfattning. Detta innebure i sin tur en försämring av transportmöjligheterna för den del av allmänheten, som ej vore i tillfälle att utnyttja de föreslagna lättnaderna i biltrafiken.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* yttrade:

Bland de särskilda ändringsförslagen märkes till en början förslaget om rätt till s. k. kooperativ körning med lastautomobil. Det synes ovisst i vilken omfattning en dylik rätt skulle bli utnyttjad, men det torde kunna antagas, att i varje fall från jordbrukets sida ett icke obetydligt intresse skulle kunna emotas. En annan härmed sammanhängande fråga, som likaledes är svår att besvara och som därjämte är allvarligare, är i vilken utsträckning genom den kooperativa körningen en avledning av trafik från den yrkesmässiga lastbilstrafiken kan bli följden. Vad angår detta län är det enligt länsstyrelsens uppfattning ingalunda uteslutet, att denna avledning

blir ganska betydande, åtminstone i vad angår lastbilsåkarna på landsbygden.

Dessa ovisshetsmoment komma länsstyrelsen att tveka i fråga om lämpligheten av att införa rätt till kooperativ körning, enär denna form av lastbilstrafik icke såsom koncessionssystemet ger det allmänna möjlighet att hålla hand över utvecklingen.

*Länsstyrelsen i Hallands län* föreslog vissa begränsande modifikationer av den föreslagna rätten till kooperativ körning och anförde härvidlag:

Länsstyrelsen, som är införstådd med och sympatiserar med tanken på att söka åstadkomma ett rationellt utnyttjande av den befintliga fordonsparken, kan emellertid icke ansluta sig till utredningens förslag i hela dess vidd, då detsamma, enligt länsstyrelsens åsikt, torde vara mera långtgående än nöden kräver. Förslaget med dess nuvarande innebörd ger praktiskt taget varje innehavare av lastbil möjlighet att taga initiativet till bildande av en sammanslutning, i vilken han själv skulle bli huvudman och självbestämmande och såsom sådan i stort sett jämförbar med en verklig trafikbilägare. Att ett sådant förhållande skulle innebära en ogynnsam ställning för nuvarande åkarekår utan att bli till något nämnvärt gagn för befraktarna synes uppenbart. Förfaringsättet komme jämväl att försvåra länsstyrelsens uppgift att verka för en sund och ändamålsenlig utveckling av den yrkesmässiga biltrafiken bl. a. därigenom, att den nödvändiga kontrollen av och uppsikten över denna trafik skulle bli av vansklig karaktär och en rättvis och på behovsprövad grund vilande tillståndsgivning äventyras. Länsstyrelsen är emellertid benägen biträda utredningsmännens uppfattning i så måtto, att blivande lagstiftning medgiver rätt åt allenast rörelseidkare med egen lastbil (alltså ej enskild innehavare av lastbil) att *i samband med egen körning* jämväl medtaga gods åt annan trafikant. Genom denna av länsstyrelsen föreslagna mindre uppmjukning av gällande bestämmelser i ämnet skulle de av åkarekåren uttalade farhågorna för kårens existensmöjligheter bortfalla, då, enligt länsstyrelsens mening, de ifrågasatta åtgärderna i konkurrenshänseende icke skulle bli av någon nämnvärd storleksordning och man icke har anledning befara, att rörelseidkare som nu icke inneha egen lastbil, komme att förvärva sådan enbart på

den grund, att man kunde kombinera egna körningar med transporter åt annan. Ur ekonomisk synpunkt skulle det säkerligen ställa sig mera fördelaktigt att anlita en välskött yrkesmässig biltrafik.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län* framhöll bl. a. följande.

Utredningen framhåller, att det är ytterst vanskligt att på förhand bedöma, vilka verkningar, som genomförandet av ifrågavarande lättnad för transportkonsumenterna skulle få på trafikunderlaget för den yrkesmässiga trafiken. Utredningen anser dock på vissa grunder, att de yrkesmässiga trafikutövarna icke skola av den kooperativa körningen behöva räkna med någon större försämring i sin faktiska yrkesutövning.

Länsstyrelsen känner sig icke alldeles övertygad av utredningens argumentering i nämnda avseende. Den kooperativa körningen och andra av utredningen föreslagna uppmjukningar i biltrafikförordningen innebära enligt länsstyrelsens mening avsevärda risker för att underlaget för den yrkesmässiga trafiken efter någon tid skulle bortfalla åtminstone för den stora mängden av så kallade enbilsåkare. Med sin ringa ekonomiska uthållighet skulle de komma att uppslukas av större trafikföretag. Ett fåtal sådana skulle komma att bestå med en utpräglad monopolställning, varigenom ett av utredningens huvudsyften med de föreslagna uppmjukningarna skulle motverkas. Rätten till kooperativ körning föreslås icke vara förenad med körplikt. Sammanslutningarna för dylik körning avgöra dessutom själva vilka som skola vara medlemmar. Sistnämnda två förhållanden måste i ett läge, där enbilsåkarna försvunnit utan att ersättas av andra utövare av yrkesmässig trafik, uppenbarligen för många transportkonsumenter minska möjligheterna att välja eller att över huvud erhålla transportör. Det av utredningen föreslagna korrektivet att undantaga visst område eller viss vägsträcka från tillämpningen av bestämmelserna om kooperativ körning torde i många fall bli verkningslöst. Risker att förbudet upphäves torde nämligen åtminstone på en ekonomiskt svag företagare verka avskräckande ifråga om upptagande av yrkesmässig trafik inom dylikt område.

*Länsstyrelsen i Örebro län* anförde:

I likhet med utredningen anser länsstyrelsen att lastbilstrafiken bör så vitt möj-

ligt få utveckla sig i frihet. Mycket talar för att ett slopande helt av gällande koncessionsbestämmelser bäst skulle främja en sund utveckling på detta område.

Länsstyrelsen ställer sig däremot tveksam inför utredningens förslag till s. k. kooperativ körning. Verkningarna av de föreslagna lättnaderna för den icke yrkesmässiga trafiken — medan den yrkesmässiga trafiken allttjämt skulle vara föremål för behovsprövning av de tillståndsgivande myndigheterna — te sig mycket svåröverskådliga. Uppenbarligen skulle det bli stora svårigheter att kontrollera att endast medlemmarnas gods medfördes å bilarna, vilket troligen skulle komma att medföra en omfattande olaglig yrkesmässig trafik. Behovet av lastbilar torde bli svårare än förut att bedöma. Det torde få anses mycket tvivelaktigt om ett genomförande av förslaget i denna del skulle leda till bättre utnyttjande av lastbilsparken.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* hade icke något att erinra emot att näringslivets krav på lättnader i fråga om rätten att utföra biltransporter i egen regi tillgodosåges i viss lokalt begränsad omfattning. Länsstyrelsen anförde härom:

Länsstyrelsen förutsätter därvid, att den av utredningen föreslagna kooperativa körningen i tillämpningen blir lokalt begränsad till näringsidkare inom viss stad, viss socken eller vissa angränsande kommuner. Om däremot näringsidkare inom ett eller flera län eller en större del av ett län bildade en kooperativ transportförening, finge därigenom organisationen en sådan omfattning, att densamma allvarligt skulle äventyra den yrkesmässiga trafikens behöriga intressen. Länsstyrelsen anser, att bestämmelserna i ämnet böra så utformas, att den kooperativa körningen blir i lämplig omfattning lokalt begränsad.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* ville ställa förslagets genomförande på framtiden. Den erinrade i sitt yttrande om att 1946 års kommitté för jordbrukets maskinhållning föreslagit, att maskinstationer skulle äga att utan särskilt tillstånd med traktorer å väg utföra

transporter för stationens kunder, och anförde i anslutning härtill bl. a.:

Genomförande av dessa förslag kommer uppenbarligen att inverka på den yrkesmässiga trafikens omfattning och bärighet. Hur stor denna inverkan kommer att bli är med hänsyn till nu rådande förhållanden ytterst svårt att bedöma. Emellertid har utredningen själv uttalat farhågor för att trafikunderlaget inom vissa glesbefolkade bygder för den yrkesmässiga trafiken kunde bli så begränsat, att utrymme för en bärig trafikrörelse icke komme att föreligga vid sidan av kooperativ körning, och som skydd för trafikutövaren föreslagit att Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnat, må föreskriva, att bestämmelserna om kooperativ körning icke skola äga tillämpning för visst område eller viss vägsträcka.

Det föreliggande förslaget måste ses mot bakgrunden av det därmed avsedda syftet, nämligen att åstadkomma största möjliga prestation i förhållande till ianspråktaga produktivkrafter. I den mån förslagets genomförande kan anses medföra ett dylikt resultat, är det givetvis värt allt beaktande. Trafikutövarnas intressen, om också betydelsefulla, kunna icke få vara den primära bedömningsgrunden om trafiken skall tjäna sin huvuduppgift som hjälporgan åt näringslivet. Onekligen föreligga för närvarande (år 1948) vissa svårigheter för befolkningen å landsbygden att för rimliga kostnader få mindre godstransporter utförda, vilka otvivelaktigt skulle minska, om förslaget om kooperativ körning bleve genomfört. Länsstyrelsen vill därför ej ställa sig principiellt avvisande mot förslaget. Däremot torde dess genomförande under nuvarande krissituation knappast vara lämplig. — — — Hur man än ställer sig till förslaget, torde därför i varje fall dess genomförande böra anstå i avvaktan på den vidare utvecklingen inom trafikväsendet. Därest det nya systemet genomföres, synes lämpligt att man redan från början inför en viss kontroll angående dess verkningar. På grund härav torde föreskrifter om statistik angående körningarnas omfattning böra meddelas. Statistiken torde kunna utformas så, att legitima kundhemligheter icke yppas.

*Biltrafiknämnden* fann för sin del förslaget om kooperativ körning vara

nära nog liktydigt med ett upphävande av trafiktillståndsregleringen och avstyrkte detsamma under anförande av bl. a. följande.

Såsom utgångspunkt för sitt förslag angående kooperativ körning har trafikutredningen framfört den uppfattningen, att de icke yrkesmässiga bilarnas kapacitet skulle utnyttjas förhållandevis mindre än de yrkesmässiga. Utredningen uppger sålunda, att de icke yrkesmässiga lastbilarna i allmänhet kunna utnyttjas med last av eget gods endast i den ena färdriktningen. — — — Trafikutredningen redovisar emellertid icke några uppgifter, som bestyrka dessa påståenden, vilka dock synas vara grundläggande för utredningens ståndpunkttagande till den kooperativa körningen.

Det kan vid ett yttligt betraktelsesätt förefalla som om utredningens antaganden skulle vara befogade. Emellertid utvisar åtminstone den statistiska undersökning, som under år 1944 verkställdes genom statens trafikkommissions försorg, att trafikutredningens bedömande av situationen i förevarande avseende icke kan vara riktig. Undersökningen verkställdes under tiden 6—12 februari 1944 samt omfattade närmare 36 000 lastbilar, därav cirka 15 000 brukade i yrkesmässig trafik och cirka 21 000 i icke yrkesmässig trafik. Av undersökningen framgick, att tomkörningsprocenten utgjorde för de yrkesmässiga lastbilarna 40,1 och för de icke yrkesmässiga lastbilarna 30,6. Lastade fordons medelbelastning uppgick ifråga om yrkesmässiga bilar till 92,0 % och för icke yrkesmässiga bilar till 81,6 % av den tillåtna maximilasten. Utnyttjade bärighetstonkilometer — med bärighetstonkilometer avses det maximala transportarbete, som kan utföras med viss bil, alltså maximilasten multiplicerad med den totala körda väglängden — slutligen utgjorde för yrkesmässiga lastbilar 54,7 % och för icke yrkesmässiga bilar 53,5 %. De sistnämnda siffrorna visa sålunda att de yrkesmässiga lastbilarna vid den tid, då undersökningen företogs, kunde utnyttjas endast obetydligt bättre än de icke yrkesmässiga bilarna. Förklaringen till detta förhållande torde vara att söka däri, att för yrkesmässiga bilar uppstår en förhållandevis stor tomkörning vid förflyttning från stationsort till arbetsplats. Härpå tyder ock de angivna siffrorna för tomkörningsprocenten. I och med att den under krigsåren föreskrivna räjongbe-

gränsningen upphörde, har procenttalet för utnyttjade bärighetstonkilometer höjts för de i yrkesmässig trafik använda lastbilarna. En förklaring härtill torde vara att finna däri, att lastbilar, som utföra de långväga transporterna, som regel ha last i båda riktningarna. För den alldeles övervägande delen av lastbilstransporterna torde däremot i stort sett samma förhållanden vara rådande som under den tidsperiod, då trafikkommissionens undersökning verkställdes, vilket sålunda innebär, att de yrkesmässiga och icke yrkesmässiga lastbilarna ha i stort sett lika stor utnyttjning.

Det här framlagda resultatet har betydelse vid bedömandet av två av trafikutredningens framförda synpunkter.

1. Utredningen gör gällande, att det korrektiv mot en monopolistisk utveckling inom godstrafiken, som ligger däri, att trafikanterna kunna med egna bilar ombesörja de egna transporterna, icke skulle vara tillfredsställande med hänsyn till de privata lastbilarnas låga utnyttjningsgrad. De förut anförda siffrorna motsäga detta påstående.

2. Då de yrkesmässiga och icke yrkesmässiga lastbilarna ha i det närmaste samma utnyttjningsgrad, kan konsekvensen av en höjning av utnyttjningsgraden för de privata lastbilarna beräknas komma att medföra en motsvarande sänkning av utnyttjningsgraden ifråga om de yrkesmässiga lastbilarna. Den större effekten hos de icke yrkesmässiga lastbilarna får sålunda till följd en mindre effekt hos de yrkesmässiga bilarna. Detta måste i sin tur innebära att, redan på nämnda grund, en ökning av transportavgifterna uppstår för dem, som även efter en eventuell ändring av förordningen om yrkesmässig biltrafik, bli hänvisade till att använda yrkesbilismen för sina transporter.

Det av utredningen föreslagna systemet med kooperativ körning kan visserligen komma att medföra vissa fördelar för någon, företrädesvis större enskild transportkonsument, men denna vinst kommer med visshet att motverkas av nackdelar för det stora flertalet. Den trafikavledning från lastbilar i yrkesmässig trafik, som kan bli en följd av ett genomförande i större omfattning av den kooperativa körningen, kan befaras komma att väsentligen inverka på trafikunderlaget icke endast för den yrkesmässiga lastbilstrafiken utan även för andra transportmedel, främst järnvä-

garna. I och med att trafikunderlaget för den hittillsvarande yrkestrafiken väsentligen minskar, inträda riskerna för dels en höjning av transportpriserna, dels en försämring av de i yrkesmässig trafik verksamma företagens möjligheter att lämna fullgod service. Man får ej heller bortse från de risker ur trafiksäkerhetssynpunkt, som bli en följd av att nöjaktigt transportunderlag icke finnes att tillgå för den yrkesmässiga trafiken. Antalet trafikutövare inom visst område skall författningsenligt motsvara behovet inom samma område, d. v. s. man har att räkna med att för varje trafikutövare finns ett lämpligt trafikunderlag. Berövas han detta, nödgas han upphöra med eller i varje fall begränsa sin rörelse. Fara föreligger härvid, att trafikutövaren söker kompensera de minskade inkomsterna dels, i den mån detta är möjligt, genom högre taxor, dels och genom att hålla fordon och materiel i sämre skick eller genom att överskrida gällande bestämmelser angående maximilast, körhastighet och arbetstid, allt faktorer, som medföra avsevärda risker ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Trafikutredningen har uppenbarligen känt en viss osäkerhet angående verkningarna av det föreslagna systemet med fria kooperativa körningar. Utredningen har sålunda föreslagit en bestämmelse av innebörd, att Kungl. Maj:t eller av Kungl. Maj:t förordnad myndighet skall äga förordna, att stadgandena om kooperativ körning icke skola äga tillämpning för visst område eller viss vägsträcka. — Redan med detta förslag till undantagsbestämmelser har trafikutredningen vidgått, att den kooperativa körningen kan komma att utöva ett avbräck för den yrkesmässiga trafiken.

Utredningens förslag till bestämmelser angående anmälan av den kooperativa transportverksamheten finner nämnden icke betryggande. Utredningen synes ock avse att vederbörande länsstyrelse, som mottar anmälan om kooperativa transportföreningar, skall äga möjlighet att med ledning av namnen å dem, som äro delägare i föreningen — i den mån sådana namn skola uppges — bedöma, huruvida transportföreningen är en »lojal» företeelse eller tillkommit huvudsakligen för att kringgå bestämmelserna om yrkesmässig trafik. Detta kan icke vara rimligt, så mycket mindre som utredningen förutsätter, att i vissa fall i anmälan icke skall behöva upptagas namnen på dem, som äro direkt eller indirekt

anslutna till det kooperativa företaget. Trafikutredningen har i annat sammanhang anmärkt på bristen på kontroll över att bl. a. de i yrkestrafikförordningen givna bestämmelserna angående arbetstid iakttagas. Hur har man då tänkt sig att en kontroll skall kunna ske ifråga om den kooperativa körningen? — Utredningen har föreslagit att för den kooperativa körningen skola gälla 1940 års förordnings bestämmelser angående godkännande av fordon, samt angående trafikkort för förare. Här är enligt biltrafiknämndens mening fråga om bestämmelser, vars efterlevnad beträffande den föreslagna kooperativa körningen det icke kommer att finnas möjligheter för vederbörande polismyndigheter att kontrollera.

Även *Järnvägarnas samarbetsnämnd* avstyrkte förslaget och anförde bl. a. följande:

Det är nämndens uppfattning, att den kooperativa körningen skulle få stor utbredning och att den skulle väsentligen omgestalta den nuvarande organisationen av landets yrkesmässiga lastbilstrafik. Ett genomförande av förslaget skulle innebära, att man avlägsnade en av grundpelarna för uppbyggnaden av vårt lands lastbilstrafik överhuvud och ersatte den med ett system, vars verkningar man har svårt att överblicka men vars skadliga följder synas nämnden överväga över de åsyftade fördelarna.

Förslaget innebär i verkligheten, att praktiskt taget vilka som helst kunna slå sig samman i en mer eller mindre löslig och formell förening och starta lastbilstrafik för att tillgodose de till denna förening anslutna medlemmarnas transportbehov.

Den nuvarande organisationen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, utövarnas yrkesskicklighet och den ekonomiska nödvändigheten, som tvingar dem att så långt möjligt skaffa återlast, synes i stort sett ha åstadkommit, att tomdragningen hålls nere och att lastbilsparken utnyttjas effektivt. Sannolikheten talar för, att tomkörningen vid kooperativ körning ökar i stället för minskar. Det är nämligen obestriddt, att om bilparken växer, vilket måste bli fallet vid kooperativ körning, medan trafikunderlaget förblir detsamma, utnyttjningsgraden för bilarna måste sjunka. Att utnyttjningsgraden för den yrkesmässiga lastbilsparken redan nu (år 1948)

är i sjunkande gör saken så mycket allvarigare. Följden blir, att transportkostnaderna öka generellt sett och därmed också varupriserna. Nämnden befarar, att den kooperativa körningen skulle medföra ett visst slöseri med bilmaterielen, en uppfattning, vars riktighet icke förnekas av utredningen. Denna säger sig emellertid vara av den mening, att överdimensioneringen är ett pris för utvecklingen, som på lång sikt är värt att betala. Nämnden kan icke finna annat än att detta måste betecknas som ett alltför lättamt ekonomiskt grepp.

Samarbetsnämnden inser, att den kooperativa körningen kan innebära fördelar ur privatekonomisk synpunkt för vissa trafik-konsumenter men är av den bestämda uppfattningen, att nackdelarna ur samhällsekonomisk synpunkt, vilken synpunkt hittills ansetts böra vara vägledande vid ordnandet av landets lastbilstrafik, äro betydligt större. Några av dessa nackdelar ha vidrörts härovan. Emellertid ligga nackdelarna icke enbart på det samhälleliga planet. Den kooperativa körningen kommer som nämnts att väsentligt inkräkta på trafikunderlaget för den yrkesmässiga lastbilstrafiken och för övriga transportmedel, främst järnvägarna. Detta har stått klart även för trafikutredningen, ehuru den stått undrande inför omfattningen av denna trafikavledning. Ett visst trafikunderlag är nödvändigt för att ett trafikföretag skall kunna bestå och för att det skall kunna utvecklas inte minst till trafikanternas gagn. Av de företag, som berövas denna förutsättning, skulle en del få läggas ned. Andra skulle icke drabbas lika hårt, de skulle kunna leva kvar men finge måhända inskränka sin verksamhet och skulle i varje fall icke kunna utvecklas med avseende på omfång eller transporttjänstens kvalitet. Bortsett från att de nuvarande trafikföretagen skulle lida väsentlig skada, är det följaktligen en annan part, som kommer att förlora, nämligen de många trafikanter, som av en eller annan anledning icke kunna ansluta sig till de kooperativa företagen. För dessa betyder den ifrågasatta ordningen sämre service, försämrade och fördrjade transportmöjligheter. Det blir småtrafikanterna, som sålunda få sitta emellan för att de stora skola kunna få fria händer. Det ligger i öppen dag, att om ett trafikföretag har haft en stor och en eller ett par små kunder på en plats och den stora kunden

överger företaget, det ofta inte lönar sig att upprätthålla trafiken längre. Den kooperativa körningen betyder alltså fördelar för vissa stortrafikanter men nackdelar för det allmänna, för de nuvarande trafikföretagen och för de många mindre trafikanterna.

I verkligheten synes den kooperativa körningens införande innebära, att de nuvarande, väl organiserade och av regler för sin yrkesutövning bundna trafikutövarnas rörelse överflyttas på helt nya, av regler och hänsyn till trafikanternas i gemen bästa obundna trafikutövare. Det synes nämden uppenbart, att detta icke kan vara en önskvärd utveckling.

Den nuvarande ordningen har onekligen givit en viss stadga åt lastbilstrafiken i vårt land, främst tack vare att Statens biltrafiknämnd och länsstyrelserna ha haft möjligheter och befogenheter till behovsprövning av planerad ny trafik. Härigenom har man kunnat förebygga misshushållning på området. Skulle dessa myndigheter frånhändas dessa möjligheter och befogenheter beträffande en väsentlig del av lastbilstrafiken, förlora de också möjligheterna att i stort planera för en sund utveckling av transportväsendet.

Utredningen anför, att »det kunde ifrågasättas, om man icke borde gå ett steg längre och låta lastbilstrafiken liksom de flesta andra näringar bedrivs utan koncessionsreglering». Utredningen har emellertid ryggat tillbaka inför de oöverskådliga följderna av en sådan ordning och har i stället stannat vid en eftergift som på papperet verkar relativt moderat men som i praktiken torde komma att få skadeverkningar av samma art om också icke i samma grad, som ett kullkastande av den nuvarande planeringen av trafikapparaten, i vad den avser lastbilarna, skadeverkningar, som torde komma att drabba även järnvägarna.

*Järnvägsstyrelsen* anslöt sig till vad *Järnvägarnas samarbetsnämnd* anfört samt avstyrkte bestämt förslaget. *Styrelsen* anförde bl. a.:

Helt allmänt vill styrelsen hålla före, att den konkurrens, som skall befrämja en god transporthushållning, bör försiggå efter de redan vid 1932 års riksdag skisserade riktlinjerna, d. v. s. på i möjlig mån lika villkor. *Järnvägsstyrelsen* måste följaktligen bestämt avstyrka den del av utredningens förslag, som avser att giva viss icke

yrkesmässig biltrafik samma rättigheter som den yrkesmässiga utan att pålägga densamma närmelsevis samma skyldigheter. Beträffande de fördärliga verkningarna av ett sådant tillstånd kan styrelsen i stort sett instämma i vad reservanten inom utredningen anför.

Jämväl *generalpoststyrelsen* avstyrkte förslaget med hänsyn till att ett genomförande av detsamma kunde tänkas få konsekvenser, som vore mindre lyckliga ur allmän synpunkt.

Med anslutning av *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* avstyrkte *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* förslaget om kooperativ körning och anförde bl. a. följande.

Skenbart verkar utredningens påpekande riktigt, att det skulle innebära en nationalekonomisk vinst att nedbringa tomkörningsprocenten för de privata lastbilarna genom rätt att på dessa medföra gods även åt andra transportkonsumenter än vederbörande bilägare. Då emellertid denna godsökning på den icke yrkesmässiga delen av lastbilsparken skulle innebära motsvarande reducering i utnyttjandet av de yrkesmässiga lastbilarna, innebär en sådan procedur i sig själv icke någon nationalekonomisk vinst av betydelse. Följden skulle endast bliva, att den olägenhet, som tomkörningen innebär, överflyttades från den mera ekonomiskt bärkraftige näringsidkaren-bilägaren till den i allmänhet ekonomiskt svagare bilägaren. Härjämte får man taga i beaktande, att näringsidkaren-bilägaren har avsevärt lättare att sysselsätta den anställda personalen, när bilen icke utnyttjas, än trafikbilägaren, varför en förskjutning av sysselsättningen i enlighet med utredningsmajoritetens förslag även måste innebära en misshushållning med arbetskraften. Den nationalekonomiska vinst, som utredningsmajoriteten kalkylerar med, är sålunda blott skenbar.

Utredningsmajoritetens förslag angående kooperativ körning skulle — om detta förslag bleve lag — sannolikt animera till en ytterligare ansvällning av den redan nu överdimensionerade lastbilsparken. Ett antal näringsidkare, som hittills icke funnit det förenligt med sina ekonomiska förutsättningar att anskaffa egen lastbil, skulle uppmuntras av en sådan lagstiftning att

anskaffa fordon. Konjunkturförhållandena för närvarande (år 1948) synas också verka stimulerande för investeringar i biltrafiken. Den yrkesmässiga lastbilsparken skulle under den första tiden icke reduceras. Utökningen av lastbilsparken skulle medföra ytterligare förluster av hårdvaluta genom ökad import av bilar, reservdelar och drivmedel, ett förhållande som särskilt i dagens läge måste betraktas som mycket betänkligt.

Utredningsmajoritetens förslag om frigörande av kooperativ körning skulle även medföra menliga konsekvenser för den transportbehövande allmänheten. En enskild bilägare skulle enligt förslaget få rätt att hos vederbörande länsstyrelse utan behovsprövning registrera en sportförening, i vilken de befraktare, som bilägaren själv ansåge lämpliga, skulle upptagas som medlemmar. Man får väl utgå ifrån, att det härvid skulle bli de ekonomiskt starkare och ur bilägarens synpunkt följaktligen mest lämpliga befraktarna, som skulle få ingå såsom medlemmar. Härigenom skulle det alltså uppstå en kategori bilägare, som skulle stå till vissa i ekonomiskt avseende privilegierade samhällsmedborgares förfogande. Dessa bilägare skulle alltså få rätt att sovra transportuppdragen så att de bästa och ekonomiskt mest lönsamma körningarna togos under det att de mindre lönsamma transporter, »strökörningarna», överlåtos till de yrkesmässiga trafikutövarna, vilka alltså skulle ha körplikt. I den mån de yrkesmässiga trafikutövarna av ekonomiska skäl måste avveckla sina rörelser i vissa orter, där underlaget för ett lönsamt bedrivande av åkerirörelsen enligt ovan undanryckts, skulle den del av allmänheten, som icke voro önskvärda såsom medlemmar i de kooperativa företagen på grund av mindre transportbehov, antingen tvingas att själva inköpa lastbil eller alldeles undvara detta transportmedel. I den mån den yrkesmässiga lastbilstrafiken skulle kunna leva kvar, måste självfallet taxorna öka i samma grad som förlusten av de mera lönsamma transporter, åsamkade ett driftunderskott. En ovan skisserad utveckling skulle sålunda inte endast vara katastrofal för yrkesbilismen utan även vara mycket ogynnsam för den stora allmänheten och därmed landet i sin helhet. Förbundet tvekar icke att beteckna utredningsmajoritetens förslag såsom ett försök att åter-

introducera ett slags klasslagstiftning i svensk jurisdiktion.

Utredningsmajoritetens uttalade farhåga för ett monopolmissbruk saknar stöd i den fyrtioåriga erfarenhet av trafikbilism, som vi i dag ha. Om det i dagens läge anses oportunt att framhålla vådorna av monopolbildningar, så är det malplacerat att vända spetsen av denna kritik mot en yrkesgrupp och en näring, vars struktur och arbetssätt är så, att monopolbildning såväl teoretiskt som praktiskt torde vara omöjlig. Den yrkesmässiga lastbilstrafiken består av i runt tal 10 000 koncessionsinnehavare. Antalet koncessionsinnehavare bestämmes icke i någon mån av yrkeskåren utan av tillståndsgivande myndigheter, d. v. s. länsstyrelserna och statens biltrafiknämnd samt ytterst efter besvär förfarande av Kungl. Maj:t. Redan härigenom torde det vara utslutet, att denna yrkeskår skulle kunna tillväxa sig något monopol. Kommer därtill, att det är varje fysisk eller juridisk person obetaget att anskaffa bil för eget bruk eller hos myndigheterna ansöka att efter behovsprövning erhålla tillstånd att utföra transporter åt allmänheten, måste varje farhåga för en monopolbildning te sig tämligen obefogad. Det har också visat sig, att monopolbildning och monopolmissbruk sedvanligen uppstått inom sådana näringsområden, där de statliga myndigheterna varit förhindrade att utdela koncessioner för att tillförsäkra allmänheten vissa tjänster eller vissa varor till skäliga priser. Förbundet anser, att så länge koncessionsförfarandet helt ligger i myndigheternas händer och så länge det icke är tillåtet för en ekonomiskt mera besutten del av medborgarna att utan myndigheternas kontroll insätta bilar och genom övermäktig konkurrens utmanövrera koncessionsinnehavarna, så kan det icke föreligga någon risk för en monopolbildning.

Slutligen avstyrkte *Landsorganisationen i Sverige* förslaget och anförde:

Det av utredningen framförda förslaget att s. k. kooperativ körning undantages från tillståndstvånget ger enligt landsorganisationens mening, som delas av de förbund som yttrat sig över förslaget, anledning till betänkligheter. Vad som reservationsvis yttrats av ledamoten i utredningen Olof Olsson förtjänar enligt landsorganisationens mening beaktande. Att ett antal av de större transportkonsumenterna genom

en dylik uppluckring av bestämmelserna skulle kunna förbättra sin ekonomi synes sannolikt men häremot bör vägas nackdelen av att yrkesåkeriföretagens kapacitet troligen endast kommer att kunna utnyttjas i mindre grad eller att möjligheterna för transportkonsumenter, som inte blivit medlemmar i transportförening, att anlita yrkesåkerier kunna bli avsevärt försämrade. Enär förslaget sålunda kan väntas få menliga konsekvenser såväl för en betydande del av den allmänhet, som konsumerar transporttjänster av detta slag som för yrkesutövarna och de hos dem anställda, kan landsorganisationen inte tillstyrka utredningens förslag i vad angår kooperativ körning.

Av länsstyrelserna tillstyrkte — i vissa fall med reservationer — allenast sju förslaget om kooperativ körning. Sålunda anförde *länsstyrelsen i Blekinge län* följande.

Länsstyrelsen vill först påpeka, att den kooperativa körningen enligt länsstyrelsens uppfattning knappast synes få någon större praktisk betydelse för Blekinge läns vidkommande. Under vissa omständigheter torde emellertid kooperativ körning verksamt kunna bidra till att rationalisera och förbilliga näringslivets transporter. Detta torde särskilt gälla inom jordbruket. Länsstyrelsen vill därför i princip tillstyrka utredningens förslag om kooperativ körning. Länsstyrelsen är emellertid medveten om att ett kooperativt trafikföretags tillkomst under vissa förhållanden kan komma att så begränsa trafikunderlaget för den yrkesmässiga lastbilstrafiken, att denna ej befinnes lönsam att upprätthålla. Åtgärder torde då vara erforderliga, för att de i det kooperativa trafikföretaget icke deltagande transportkonsumenternas transporter icke skola bli lidande. Utredningen har föreslagit, att Kungl. Maj:t eller den myndighet, Kungl. Maj:t därtill förordnat, skulle medges rätt att, därest det med hänsyn till allmänhetens behov eller eljest befinnes påkallat, föreskriva, att bestämmelserna om kooperativ körning icke skola äga tillämpning för visst område eller viss vägsträcka. Skulle detta förslag vinna bifall, vill länsstyrelsen starkt understryka, att beslutanderätten i sådana fall bör decentraliseras till länsstyrelserna, vilka var för sitt län bäst torde känna de lokala förhållanden,

som äro avgörande för om kooperativ körning skall medges eller icke. Länsstyrelsen vill emellertid påpeka att även andra möjligheter att lösa föreliggande spörsmål finnas. Att införa en trafikmässig behovsprövning, därvid fördelarna av den kooperativa körningen skulle vägas mot nackdelarna för den yrkesmässiga lastbilstrafiken, synes icke lämpligt av den anledningen, att en dylik behovsprövning skulle medföra en avsevärd omgång vid ärendenas behandling genom omfattande utredningar m. m. I det läget, att ett kooperativt trafikföretag, som medför rationalisering och förbilligande av delägarnas transporter till fromma för näringslivet samtidigt som vissa mindre transportkonsumenters uppdrag blir lidande på grund av att trafikunderlaget för den yrkesmässiga lastbilstrafiken undanryckes, synes en lösning kunna ske genom att det kooperativa företaget ålägges åtaga sig nämnda uppdrag. Denna lösning torde i vissa fall vara att föredraga framför ett förbud mot kooperativ körning, varigenom ju den önskade rationaliseringen förhindras. Det synes tänkbart, att även denna möjlighet hålles öppen för att efter myndigheternas bedömande komma till användning.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* ansåg att 1944 års trafikutredning utan tvivel sökt med sitt förslag tillrättalägga vissa förhållanden, som försvårade en rationell drift. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* fann förhållandevis starka skäl tala för en lösning ungefär i stil med förslaget. Länsstyrelsen framhöll emellertid:

Vissa risker för en ogynnsam utveckling lära dock vara förbundna med ett dylikt system. Måhända kan det bliva erforderligt att på ett eller annat sätt — exempelvis genom begränsning av åkeridkarnas befodringsplikt — motverka tänkbara tendenser till en för dessa ogynnsam fördelning mellan den kooperativa och den yrkesmässiga trafiken av förmånliga, respektive mindre förmånliga transportuppdrag.

*Länsstyrelsen i Gotlands län* fann sig i allt väsentligt kunna tillstyrka förslaget men framhöll, att gränsdragningen mellan den kooperativa kör-

ningen och icke tillåten trafik borde komma till tydligare uttryck i författningstexten, så att därav klart framginge att den kooperativa körningen för medlemmarnas gemensamma behov vore begränsad till gods eller varor, som inginge i medlemmarnas rörelse, och icke innebure rätt att vid dylika transporter medta utomstående tillhörigt gods såsom fyllnads- eller re-turgods.

*Länsstyrelsen i Skaraborgs län* anslöt sig oreserverat till förslaget och anförde:

Det måste ur allmän synpunkt vara angeläget, att lastbilarna effektivt kunna utnyttjas vid transporter. Det är en icke så ovanlig företeelse — kanske föranledd av att den mänskliga arbetskraftens användning för fattransporter e. d. är dyr — att stora lastbilar framföras lastade med småsaker, som inte tillnärmelsevis motsvara lastkapaciteten. Därest näringsidkare och företagare finge sammansluta sig för utförande av gemensamma transporter utan att tillstånd till yrkesmässig trafik erfordrades, skulle detta underlätta möjligheterna att på ett mera rationellt sätt ordna godstransporterna med lastbil. För de enskilda företagen skulle möjligheterna till en dylik samordning givetvis också vara till stort gagn. Särskilt för jordbrukarna komme den rationalisering av transporterna för jordbrukets behov, som genom en dylik upp-mjukning av tillståndstvånget bleve möjlig, att innebära betydande fördelar. Då gällande bestämmelser utgöra ett hinder för en ur såväl allmän som enskild synpunkt önskvärd rationalisering av lastbilstransporterna, torde en ändring av bestämmelserna, som möjliggör utförande av kooperativ körning utan sammankoppling med tillstånd till yrkesmässig trafik, vara påkallad.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* uttalade om förslaget till kooperativ körning bl. a. följande.

Mot detta förslag hava rests invändningar, som i och för sig icke kunna fränkännas ett berättigande. En av utredningens ledamöter har uttalat farhågor för att förslagets realiserande skulle medföra ett trafik-

bortfall, som skulle kunna äventyra den yrkesmässiga lastbilstrafikens existens. Genom de bestämmelser, som för närvarande reglera den yrkesmässiga trafiken, har skapats viss garanti för att den yrkesmässiga transportapparaten icke skall bli överdimensionerad, och vidare hava trafikutövarna och de vid trafikföretagen anställda erhållit ett skydd i sin näringsutövning. Därest förslaget om kooperativ körning genomföres, är det icke uteslutet att en del trafikutövarna på grund av konkuransen med den kooperativa körningen nödgas nedlägga sin rörelse. Då den kooperativa körningen skulle få bedrivas utan någon trafikmässig behovsprövning och utan att bestämmelserna angående körplikt, statistik och taxor m. m. skulle behöva tillämpas, skulle vidare de tillståndsgivande myndigheternas möjlighet att verkställa behovsutredning beträffande ansökningar om vanliga trafik tillstånd bli i viss mån begränsade.

Dessa farhågor böra dock icke överdrivas. Över huvud taget torde det vara svårt att på förhand bedöma, vilka verkningar den kooperativa körningen skulle få i förhållande till den yrkesmässiga trafiken. Därest, såsom trafikutredningen funnit sannolikt, en fortsatt utveckling av den yrkesmässiga lastbilstrafiken är att vänta under en jämförelsevis lång tidsperiod, torde sannolikt även vid frigivande av de kooperativa körningarna de yrkesmässiga trafikutövarna icke i allmänhet behöva vidkännas någon större försämring av förutsättningarna för sin yrkesutövning. För vissa glesbefolkade bygder, där trafikunderlaget för den yrkesmässiga lastbilstrafiken är så begränsat, att den yrkesmässiga trafiken i full utsträckning kan behöva det skydd i näringsutövningen, som lämnas av nu gällande bestämmelser, har emellertid utredningen föreslagit, att Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnat, kunde föreskriva, att bestämmelserna angående kooperativ körning icke skulle äga tillämpning för visst område eller viss vägsträcka.

Samtidigt är det tydligt, att den kooperativa körningen i vissa fall skulle utgöra en praktisk och rationell lösning av transportfrågan. Den skulle också möjliggöra ett särskilt i nuvarande läge (år 1948) önskvärt bättre utnyttjande av den befintliga privata lastbilsparken och sålunda motverka de risker, som med nuvarande bestämmelser kun-

na föreligga för en viss överdimensionering av detta fordonbestånd.

Vid prövning av nu antydda med den ifrågasatta lösningen förenade olägenheter och fördelar har länsstyrelsen för sin del funnit övervägande skäl tala för att den av trafikutredningen förordade anordningen åtminstone på försök kommer i tillämpning.

#### *Länsstyrelsen i Kopparbergs län uttalade:*

Länsstyrelsen delar utredningsmännens uppfattning, att de s. k. firmabilarna borde kunna tillåtas något större rörelsefrihet. Eftersom en dylik ordning skulle medverka till minskade investeringar och även verka besparande på drivmedel och andra förbrukningsartiklar synes uppslaget värt att särskilt uppmärksammas mot bakgrunden av dagens (år 1948) läge i fråga om import av bensin och motorförnödenheter. Enligt utredningens förslag skall utövaren av den kooperativa körningen vara »bolag, förening eller annan sammanslutning, som bildats med uppgift att tillgodose delägarnas eller medlemmarnas behov av transporter». Länsstyrelsen skall vidare enligt förslaget godkänna sådan sammanslutning att utöva kooperativ körning. Vid det godkännande, som länsstyrelsen har att företaga, kan fråga uppstå om den rätta tolkningen av begreppet »sammanslutning». Enligt den reservation, som ledamoten i kommittén Olof Olsson anfört i denna del, skulle kooperativ körning möjliggöras om en bilägare »vidtalar ett varierande antal trafikanter och med dessa träffar överenskommelse om ett s. k. transportavtal». Enligt länsstyrelsens uppfattning skulle ett dylikt mer eller mindre löst s. k. transportavtal icke vara till fyllest för att tillåta s. k. kooperativ körning. För att emellertid någon tveksamhet icke skall behöva uppstå i denna del och för att åstadkomma en önskvärd stadga åt de »sammanslutningar», som skola omhänderha den kooperativa körningen, vill länsstyrelsen föreslå att dessa begränsas till att avse bolag eller föreningar. Därigenom skulle ock vissa av de olägenheter, som framhållits i reservationen, undanröjas. Länsstyrelsen hemställer således, att den ändringen göres i denna del av utredningens förslag, att utövändet av kooperativ körning begränsas till bolag eller förening, som bildats med uppgift att

tillgodose delägarnas eller medlemmarnas behov av transporter.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* ansåg ett starkt behov av de föreslagna lättnaderna föreligga. De betänkligheter mot förslaget, som reservanten herr Olsson framfört, syntes vara alltför mörkt hållna; den kontroll, som skulle åligga länsstyrelsen, syntes utgöra en tillräcklig borgen för att missbruk ej behövde befaras.

*Kommerskollegium* tillstyrkte förslaget och anförde:

Utredningen har föreslagit att transportkonsumenter, som kooperativt sammansluta sig, skola efter vederbörlig anmälan härom vara undantagna från annars gällande tvång att söka trafiktillstånd. Samtliga handelskamrar hava tillstyrkt åtgärder i sådan riktning, varvid vissa förordad utredningens förslag, medan andra uttalat sig för en ytterligare förenkling, så att enskild lastbilsinnehavare, som till väsentlig del använder sitt fordon för egna transporter, efter anmälan till vederbörande länsstyrelse, finge rätt att mot betalning i samband med färd för egen räkning medtaga fyllnads- och returgods.

Redan ur synpunkten av att den privata lastbilsparken skall kunna rationellt användas är det av vikt att kunna minska de starka begränsningar för dennas utnyttjande, som nuvarande förordning om yrkesmässig biltrafik medför. Skälig hänsyn måste dock härvid tagas till den yrkesmässiga lastbilstrafikens berättigade intressen. Då det kan befaras att alltför stora lättnader ifråga om trafiktillstånd kunna komma att medverka till att den yrkesmässiga lastbilstrafikens tomkörning finge oekonomiskt stora proportioner, anser sig kollegium för närvarande i princip ej kunna tillstyrka en längre gående uppmjukning av bestämmelserna än vad utredningens föreslagit. I fråga om gods, som bilägare för egen del sålt, finner dock kollegium skäligt, att sådant gods — i enlighet med vad bland annat Stockholms handelskammare föreslagit — må, utan hinder av bestämmelserna, transporteras med bilägarens bil.

*Lantbruksstyrelsen* uttalade beträffande förslaget om kooperativ körning bl. a.:

Utredningens förslag i denna del synes Lantbruksstyrelsen ägnat att avhjälpa en del av de olägenheter, som nuvarande bestämmelser medföra icke minst ifråga om transporter för jordbrukets behov. Såsom närmare belysts i den av utredningen åberopade, utav Sveriges lantbruksförbund upprättade promemorian i ämnet ha jordbrukets ekonomiska organisationer möjligheter att genom tillämpning av en dylik kooperativ körning åstadkomma en ej obetydlig rationalisering av transporterna för organisationernas del. Då det synes angeläget, att nämnda möjligheter tillvaratagas, vill Lantbruksstyrelsen tillstyrka utredningens förslag i denna del.

*Sveriges industriförbund* anförde bl. a. följande.

Det skydd som koncessionslagstiftningen ger åkarna medför att, bortsett från vissa undantag, endast bilägarens eget gods får transporteras med firmabilen och att den sålunda icke får medföra vare sig fyllnadsgods eller returgoods för andra trafikanters räkning. Till följd härav kunna de privata bilarnas lastförmåga ofta icke på långt när utnyttjas och det torde vara vanligt att de gå tomma vid hemfärden. Det ligger i öppen dag att ett sådant förhållande icke medger ett rationellt utnyttjande av det betydande privata bilbeståndet. Dessutom leda dessa bestämmelser lätt till att den privata lastbilsparken överdimensioneras. I stället för att tillsammans använda en bil kunna sålunda två företag, för vilka det är förmånligare att utnyttja egen bil än att använda sig av den yrkesmässiga bilismens tjänster, vara nödsakade att skaffa var sin bil. För att mildra verkningarna av denna olägenhet föreslås i betänkandet att s. k. kooperativ körning i fortsättningen skall tillåtas. Detta innebär, att fyllnads- och returgoods skall mot avgift få medtagas i en firmabil under förutsättning att de transportkonsumenter, vilka utnyttja lastbilen, bilda bolag, förening eller annan sammanslutning med ändamål att tillgodose gemensamma behov av lastbilstransporter. Dessutom fordras att sammanslutningen anmäles hos vederbörande länsstyrelse. Förslaget medgiver alltså icke att de privata bilarna utan vidare få medföra annans gods mot avgift. Denna reform torde icke komma att få några alltför betungande verkningar för den yrkesmässiga bilismen. Tvånget att bilda särskilda sammanslutningar ävensom

anmälningsskyldigheten kan förväntas medföra så mycket besvär och omgång, att den kooperativa körningen endast torde komma att utnyttjas i fall då starka sakliga skäl tala därför. Man torde därför kunna ifrågasätta om förslaget om kooperativ körning verkligen kommer att få de av utredningen avsedda verkningarna att åstadkomma ett rationellt utnyttjande av den privata lastbilsparken. Då emellertid hänsynen till yrkesbilismen ansetts kräva att firmabilarnas körning av annans gods omgärdas av så pass snäva gränser som även ett tillstånd till kooperativ körning faktiskt innebär, har Industriförbundet för sin del icke velat yrka på att de privata bilarnas körning får ske i ännu friare former utan tillstyrker utredningens förslag.

*Sveriges lantbruksförbund* uttalade bl. a.:

Förbundet har — — — bl. a. hävdad, att något effektivt korrektiv mot monopolmissbruk från de koncessionerade åkeriföretagarnas sida icke står transportkonsumenterna till buds så länge de privatägda bilarna icke få utföra transporter på samma villkor som åkeriföretagen, d. v. s. med rätt att medtaga annan tillhörigt gods som retur- och fyllnadsgods. Vidare har förbundet framhållit, att det måste anses som en oförlighet, att jordbrukarnas andelsorganisationer, som i andra avseenden intimt samverka, icke skola kunna samordna och rationalisera sina transporter med egna bilar genom att med dem transportera varor, oberoende av om den ena eller andra branschföreningen formellt står såsom ägare av varorna. Slutligen har det önskemålet framförts, att föreningarnas bilar, som ofta besöka föreningarnas medlemmar, skola utnyttjas även för transporter för medlemmarnas räkning av gods, som icke ingår i föreningens verksamhet, men som medlemmen önskar transporterat. Härigenom skulle transportmöjligheterna för de enskilda jordbrukarna på ett enkelt sätt förbättras och förbilligas.

Förbundets härovan återgivna önskemål synas ha blivit i huvudsak tillgodosedda genom det av utredningen framlagda förslaget om rätt till fri kooperativ körning.

Som huvudsakliga skäl för den nuvarande regleringen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken har brukat anföras, att en obliga-

torisk behovsprövning vid beviljande av trafikstillstånd vore nödvändig såsom en garanti mot överdimensionering av lastbilsparcken och därmed förenad fördyring av transporter. Vidare har framhållits, att allmänhetens behov av transporter bäst tillgodoses av en tillräckligt stor åkarekår, som är skyldig att på beställning utföra transportuppdrag av alla slag.

Beträffande det första skälet vill förbundet framhålla, att den föreslagna rätten till fri kooperativ körning syftar till att möjliggöra en rationalisering av de privatägda lastbilarnas användning och att den torde komma att medföra ett bättre utnyttjande av dem än hittills. Det synes därför som om riskerna för en överdimensionering av landets lastbilsparck skulle minskas snarare än ökas vid ett genomförande av utredningens här ifrågasvarande förslag.

För att den yrkesmässiga lastbilstrafiken skall kunna upprätthållas i den omfattning, som är önskvärd med hänsyn till allmänhetens behov av transporter, kräves en så stor frekvens av transportuppdrag, att åkerirörelsen blir ekonomiskt lönande vid rimliga taxor. Om den kooperativa körningen skulle få en mycket stor omfattning, skulle detta måhända kunna medföra sådan minskning av trafikunderlaget, särskilt i de delar av landet, där det redan för närvarande är knappt, att den yrkesmässiga åkerirörelsens lönsamhet vid nuvarande taxor allvarligt försämrades. I den mån en taxehöjning skulle bli nödvändig, skulle detta innebära en fördyring av transporter, främst för de mindre transportkonsumenterna. Ett dylikt resultat vore enligt förbundets mening icke lyckligt. Emellertid synes en dylik utveckling utomordentligt osannolik. Den skulle nämligen betyda dels att den yrkesmässiga lastbilstrafiken för närvarande arbetar med så höga kostnader och så föga effektivt, att det i ett mycket stort antal fall skulle ställa sig ekonomiskt fördelaktigt för transportkonsumenterna att övergå till egna transporter i kooperativ regi och dels att den yrkesmässiga lastbilstrafiken trots sin specialisering på transportområdet icke skulle vara i stånd att fortsättningsvis i någon nämnvärd utsträckning utvärda konkurrensen med de på annan verksamhet huvudsakligen inriktade transportkonsumenternas transportapparat, trots att denna även i ett dylikt läge komme att arbeta med betydande inskränkningar i fri-

heten att åtaga sig transportuppdrag. Vidare synes den av utredningen föreslagna möjligheten för Kungl. Maj:t att inom visst område förhindra tillämpning av bestämmelserna om kooperativ körning utgöra en ytterligare garanti för att någon mera betydande minskning av den yrkesmässiga lastbilstrafikens sysselsättningsunderlag icke behöver befaras.

Förbundet hyser den bestämda uppfattningen, att rätten till fri kooperativ körning kommer att få sin största betydelse genom bl. a. den möjlighet till rationalisering av de större transportkonsumenternas transporter som den erbjuder. Vidare torde en överflyttning av vissa smärre transportuppdrag till den konsumentägda lastbilsparcken komma att ske. Denna överflyttning synes önskvärd av praktiska skäl och ur servicesynpunkt, men torde endast föga påverka transportunderlagets omfattning. Någon nämnvärd ökning av antalet privata lastbilar torde icke komma att äga rum. Slutligen kommer rätten till fri kooperativ körning att utgöra ett synnerligen värdefullt och i första hand potentiellt korrektiv mot monopolmissbruk från den yrkesmässiga lastbilstrafikens sida.

På grund av vad som ovan anförts får förbundet sålunda bestämt tillstyrka utredningens förslag rörande rätt till kooperativ körning.

*Även Kooperativa förbundet, Sveriges köpmannaförbund och Sveriges grossistförbund tillstyrkte förslaget. Köpmannaförbundet framhöll därvid bl. a. följande.*

Trafikutövarnas farhågor för att den yrkesmässiga lastbilstrafiken skulle genom utredningens förslag bli utsatt för en övermäktig konkurrens synes enligt förbundets mening icke böra överdrivas. Såsom utredningen låtit antyda torde åkarbilarna och firmabilarna i stort sett redan ha erövrat var sitt naturliga arbetsområde och torde gränsen dem emellan blott i någon mån bli förskjutet vid reformens ev. genomförande. Om det å ena sidan måste framstå som fullt berättigat och motiverat, att näringslivets utöware i egenskap av trafikanter lämnas möjlighet att i de avsnitt, där detta befinner sig möjligt, ernå en eftersträfvansvärd och allmänt efterlyst rationalisering och effektivisering av varudistributionen, torde likväl å andra sidan trafikutövarna i

egenskap av specialister på trafikområdet och med möjligheter till samarbete vid transporter anordnande besitta tillräckliga förutsättningar att fullgöra transportprestationerna både effektivare och billigare än trafikanterna. Den föreslagna reformens egentliga betydelse torde därför närmast komma att ligga däri att trafikanterna beredas möjlighet att vid behov undgå oekonomiska tomkörningar. Förbundet vill alltså uttala sin principiella anslutning till förslaget.

Enligt detta skulle dock näringsutövarna komma i åtnjutande av den nu berörda lättningen blott under förutsättning att de bilda bolag, förening eller annan sammanslutning »med uppgift att tillgodose delägarnas eller medlemmarnas behov av transporter med lastautomobil» och länsstyrelsen efter anmälan godkänt utövande av kooperativ körning. Förbundet vill ifrågasätta, om särskilda bolag och föreningar nödvändigtvis måste bildas för ändamålet. Det skulle enligt förbundets mening vara tillräckligt att enskild eller juridisk person, som äger lastbil för egna transportbehov, berättigas efter anmälan till länsstyrelsen att mot betalning medtaga fyllnads- och returgoods i samband med färd för egen räkning.

Än vidare synes utredningens förslag på förevarande punkt behöva för fullständighetens skull kompletteras med ett tillägg om att gods, som bilägare köpt eller sålt, får transporteras med bilägarens bil, oavsett biltrafikförordningens bestämmelser.

#### Grossistförbundet anförde bl. a.:

Vi vilja för vår del principiellt tillstyrka varje åtgärd, som är ägnad att minska de nationalekonomiska förluster, som måste uppstå genom att transportmedlen icke helt kunna utnyttjas för fyllnads- och returlast. Emellertid synes oss Utredningens förslag om s. k. kooperativ körning i vissa avseenden alltför komplicerat. I själva verket torde, om förslaget realiseras, den kooperativa körningen endast i undantagsfall komma att tillämpas inom grosshandeln. Av större värde än den av Utredningen föreslagna kooperativa körningen vore, om enskilda företagare lämnades möjlighet att medtaga fyllnads- och returgoods. Någon sådan möjlighet föreligger nämligen icke enligt gällande bestämmelser och ej heller enligt Trafikutredningens förslag, med mindre vederbörande företagare för ändamålet bilda en särskild sammanslutning. Såsom

nämnda förslag utformats är det fara värt, att den kooperativa körningen kommer att medföra bildandet av ett orimligt stort antal föreningar med därav följande belastning av Länsstyrelsernas register och bristande överskådlighet över biltrafikväsendet.

Vi får för den skull i stället för Trafikutredningens förslag om kooperativ körning såsom alternativ föreslå, att den som äger lastbil och som väsentligen använder denna för sina egna transporter, får i samband med färd för egen räkning mot betalning medtaga fyllnads- och returgoods. En bestämmelse av angiven innebörd synes vara tillfyllest för att motverka den oekonomiska tomkörning, som i första hand motiverat Trafikutredningens förslag.

#### Sveriges hantverks- och småindustriorganisation uttalade bl. a. följande.

Samverkan mellan näringsidkare är enligt organisationens mening ett medel att uppnå rationellare produktion och ökad effektivitet. I alldeles särskild grad gäller detta om de mindre företagen. Det synes därför i och för sig önskvärt, att näringsidkarna i sin egenskap av trafikanter också skola ha rätt att själva i inbördes samverkan lösa sitt trafikproblem. Med hänsyn till trafikväsendets nyckelposition i samhälls- och näringslivet kunna utan tvivel starka skäl anföras för att just på detta område inga åtgärder försummas, som äro ägnade att medverka till ett effektivt transportsystem.

Å andra sidan vill organisationen starkt understryka åkerinäringens stora betydelse även för de näringsgrenar organisationen närmast företräder. Organisationen kan därför icke tillstyrka åtgärder, som skulle rubba möjligheterna för denna näring att i fortsättningen fullgöra sin uppgift i samhället. Såvitt organisationen kan förstå, skulle emellertid ett genomförande av utredningens förslag icke medföra mera allvarliga verkningar för åkeriväsendet. Organisationen finner det emellertid angeläget, att vad som på detta område åtgöres sker under största möjliga hänsynstagande till åkerinäringens intressen.

#### Sveriges allmänna sjöfartsförening och Föreningen Sveriges inrikessjöfart tillstyrkte båda förslaget. Sistnämnda förening framhöll bl. a.:

Vad som för föreningen särskilt framstår som ett skäl för uppmykning av gällande

bestämmelser för tillståndsgivning är den starka tendens till monopolbildning inom biltrafiken som föreligger. Visserligen har den monopolisering som myndigheterna tillgripit som medel för reglering i sparsamhetens tecken under den tid av mycket svår bränslebrist, som rådde under kriget, nu upphävt. Monopoliseringshotet synes dock i väsentliga avseenden fortfarande kvarstå. Med hänsyn härtill är det högst angeläget, att denna uppmjukning icke sker enbart till järnvägarnas favör. — — —

Även om föreningen således å ena sidan kan medge, att det finnes många skäl som tala för en viss lättnad ifråga om konstlat ingripande ifråga om trafikväsendet och särskilt lastbilstrafiken läser det å andra sidan vara angeläget, att de ingripanden, som måste kvarstå respektive övriga åtgärder från det allmännas sida, som beröra trafikväsendet, icke skapa en snedvridning av de förutsättningar under vilka de olika trafikmedlen komma att tävla.

*Motormännens riksförbund* tillstyrkte förslaget och anförde därvid bl. a.:

Till en början vill förbundet understryka, att enligt förbundets mening en ekonomiskt stark samt högt kvalificerad och prestationsduglig yrkesmässig biltrafik måste anses vara för landet betydelsefull. Förbundet är i princip av den uppfattningen, att en fria konkurrensen bör få giva svar på frågan, under vilka former och med vilka medel olika transporter böra utföras. Med hänsyn till vad nyss anförts ang. värdet av en stark yrkesmässig biltrafik bör det måhända likväl tagas under överbägande, huruvida de av utredningen föreslagna undantagsstadgandena kunna antagas medföra en sådan av minskning av trafikunderlaget föranledd försvagning av den yrkesmässiga trafiken, att dess på lagstiftning grundade monopolställning måste bibehållas oförändrad för säkerställande av dess fortsatta verksamhet. Vid detta överbägande böra jämväl beaktas såväl i det föregående nämnda som andra olägenheter, vilka följa av en utveckling av biltrafiken i monopolistisk riktning.

Att under tillgodoseende av resp. parters helt eller delvis mot varandra stridande intressen företaga en rättvis uppdelning av transportuppgifterna å den yrkesmässiga biltrafiken, den privata biltrafiken och järnvägarna erbjuder betydande svårigheter.

En sådan gränsdragning bör grundas på de olika transportmedlens prestationsduglighet, därvid varje trafikmedel bör tillåtas ha sin huvudsakliga arbetsuppgift inom det område, där detta trafikmedel har sin största naturliga styrka. Förbundet ansluter sig härvidlag till utredningens mening, att man för befrämjande av en sund utveckling bör i möjligaste mån undvika att genom administrativ dirigering söka anvisa resp. trafikmedel dess speciella uppgifter.

Enligt förbundets uppfattning tala starka skäl för införande av de av utredningen föreslagna undantagsbestämmelserna betr. den kooperativa körningen samt personbilstrafiken, varigenom ett bättre utnyttjande av bilparken möjliggöres. Detta sitt ståndpunktstagande grundar förbundet icke endast på en avvägning mellan de intressen, som tala för resp. mot en uppmjukning av bestämmelserna ang. den yrkesmässiga trafiken, utan jämväl å det förhållandet, att enligt förbundets uppfattning den yrkesmässiga trafiken måste anses äga sådan styrka, att den bör kunna tåla en viss reducering av sina arbetsuppgifter, i synnerhet som denna reducering på grund av väntad utökning av transportvolymen sannolikt blir tillfällig. I de fall, då ett redan ringa trafikunderlag härigenom skulle i sådan utsträckning försvagas, att den yrkesmässiga trafikens existensmöjligheter skulle äventyras, föreligger enligt de sakkunnigas förslag möjlighet att förordna, att visst område eller viss vägsträcka skall undantagas från tillämpningen av bestämmelserna om kooperativ körning.

*Sveriges automobilindustriförening* framhöll slutligen:

Utredningens förslag om kooperativ körning torde icke öppna dörren för någon hårdhänt eller förödande konkurrens. Föreningen hyser den åsikten, att med hänsyn till den yrkesmässiga lastbilstrafikens konkurrenskraft en kooperativ körning genom särskilda konsumentföreningar icke kommer att upptagas annat än av begränsade delar av näringslivet, där redan stommen för en gemensam transportorganisation finnes uppbyggd och där nedbringandet av transportkostnaderna genom kooperativ körning ter sig som en oundgänglig förutsättning för en rationalisering även av den övriga verksamheten. Föreningen ser i förslaget närmast en eftergift åt dessa transportkon-

sumenters krav att fritt använda sina tillgängliga transportmedel.

Flera remissmyndigheter framkastade tanken på att, i stället för ett frigivande av den kooperativa körningen, en ökad liberalitet i trafiktillståndsgivningen vore bättre ägnad att tillgodose legitima intressen av föreningskörning.

Sälunda anförde *länsstyrelsen i Uppsala län* följande.

Den kooperativa körningen har synts utredningen innebära den minst långtgående utvägen för en rationell drift av de privata lastbilarna. Enär dock denna utväg torde få anses såsom ett experiment som kan medföra svåra omkastningar för yrkestrafikkåren synes förslaget i denna del icke vara att förorda. Därest jordbrukets m. fl. föreningsrörelser vill förhindra ett osunt monopolistiskt utnyttjande av yrkeslastbilarna, bör dessa föreningsrörelser söka erhålla trafiktillstånd, eventuellt genom övertagande av redan befintliga sådana. I den mån en dylik utveckling bör befrämjas men gällande bestämmelser i yrkestrafikförordningen försvåra eller förhindra detta synes en ändring i förordningen kunna vidtagas. Fråga är om ändrad lagstiftning ens är nödvändig.

Det må påpekas att frågan huruvida »särskilda skäl» enligt 12 § yrkestrafikförordningen föreligger för meddelande av trafiktillstånd åt juridisk person av det slag, varom här i hög grad torde bli fråga (jordbrukets föreningsrörelse), varit föremål för avgörande i rättspraxis då Sjuhäradsbygdens lantmäns transportförening u. p. a. i Borås, efter besvär som avgjordes den 20 september 1946, beviljades tillstånd till beställningstrafik.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* avslöt sig också till samma tankegång och framhöll:

Emellertid böra enligt länsstyrelsens uppfattning de icke yrkesmässiga lastbilarna kunna bättre utnyttjas än vad med nu gällande koncessionslagstiftning är möjligt. Härvidlag synes det i betänkandet refererade rättsfallet rörande Sjuhäradsbygdens lantmäns transportförening u. p. a. lämpligen kunna anvisa en framkomlig väg. I den mån det föreligger intresse bland kon-

sument-, jordbruks- och köpmannaorganisationerna att rationellt utnyttja sina fordon genom deras upplåtande för medlemmarnas räkning bör också — helst som enligt de sakkunnigas uppfattning den yrkesmässiga lastbilstrafiken under en jämförelsevis lång tidsperiod kommer att vara under utveckling — tillstånd till yrkesmässig trafik kunna lämnas i erforderlig omfattning. Om statsmakterna uttala sig för en sådan trafikpolitik, lär den också komma till stånd. En lösning efter denna linje skulle giva myndigheterna bättre tillfälle till avvägning mellan de olika intressena och en lugnare utveckling på området vore att förutse. Därest gällande koncessionslagstiftning härvidlag skulle anses i någon detalj utgöra hinder för önskad rationalisering, torde densamma böra modifieras i erforderlig omfattning.

Även *länsstyrelsen i Kalmar län* ifrågasatte, om icke syftet med förslaget om kooperativ körning — främst att tillgodose de inom jordbruket verksamma organisationernas transportbehov — kunde befrämjas genom en mera generös tillståndsgivning åt dylika organisationer.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län* motiverade sitt avstyrkande av förslaget om kooperativ körning på bl. a. följande sätt:

De önskemål, som förslaget vill tillgodose, kunna dessutom beaktas inom ramen för gällande lagstiftning i ämnet, vilket bland annat framgår av det i betänkandet refererade fallet från Sjuhäradsbygden. Vissa av de sammanslutningar, som skulle beröras av den föreslagna författningsändringen, hava visserligen invänt, att det visat sig »ytterligt svårt» att erhålla sådant trafiktillstånd, som meddelats i sistnämnda fall. I anledning härav må framhållas att det synes naturligt att myndigheterna beträffande den form av yrkesmässig trafik, varom i fallet är fråga, önska erhålla erfarenhet av redan beviljade tillstånd, innan nya sådana i större utsträckning börja utlämnas, samt att det, sedan dylik erfarenhet vunnits och trafiken visat sig lämplig, knappast finnes anledning att antaga att myndigheterna komma att resa hinder för en behovsmässigt betingad utveckling av densamma.

Ej heller *länsstyrelsen i Malmöhus län* ansåg det nödvändigt att för tillgodoseende av effektivitetssträvandena i här förevarande avseende överge koncessionslinjen samt föreslog, att man med bibehållande av denna linje fortsatte på den väg, som beträffs i och med det åt Sjuhäradsbygdens lantmäns transportförening u. p. a. givna trafikillståndet, och, innan andra åtgärder vidtoges, avvaktade de erfarenheter, som kunde vinnas därav.

Slutligen framhöll *biltrafiknämnden* i här förevarande avseende följande.

Frågan om behovet av kooperativa transportföreningar för jordbruket har av *biltrafiknämnden* behandlats i underdånigt utlåtande den 19 juni 1946 i anledning av besvär rörande tillstånd till beställningstrafik från Sjuhäradsbygdens lantmäns transportförening u. p. a.

*Biltrafiknämnden* förklarade sig i nu nämnda utlåtande beredd meddela tillstånd för transportföreningen att med en lastautomobil bedriva beställningstrafik, utslutande för transporter, utövade av de till transportföreningen anslutna jordbrukarnas ekonomiska föreningar, och omfattande sådana varor, som inginge i dessa förenings rörelse.

I resolution den 20 september 1946 biföll Kungl. Maj:t transportföreningens yrkande i den omfattning, som *biltrafiknämnden* sålunda föreslagit.

Enligt *biltrafiknämndens* mening bör det system, nämnden i det nu återgivna yttrandet förordat, även i fortsättningen tillämpas. Transportförening, som anser sig vara i behov av trafikillstånd, bör sålunda göra ansökan härom i vanlig ordning, varefter vederbörande myndighet har att med hänsyn till föreliggande behov och omständigheterna i övrigt pröva ansökningen.

Ovan (sid. 137) har berörts, att *länsstyrelsen i Kopparbergs län* i sitt remsytrande föreslagit, att de sammanslutningar, som skulle omhändera den kooperativa körningen, skulle begränsas till bolag och föreningar, som bildats med uppgift att tillgodose delägarnas eller medlemmarnas behov av transporter. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* anförde på denna punkt följande.

Mot förslaget kan vidare riktas den invändningen, att det alltför lösligt reglerar strukturen hos de sammanslutningar, som efter anmälan skola kunna godkännas som »trafikutövare». Enligt den föreslagna nya lydelsen av 1 § skall sålunda varje »sammanslutning, som bildats med uppgift att tillgodose delägarnas eller medlemmarnas behov av transporter med lastautomobil» kunna vinna myndigheternas godkännande. Stadgandet är enligt *länsstyrelsens* förmenande uppenbarligen för vidsträckt. Ej heller blir dess räckvidd tillfredsställande begränsad genom utredningens i samband härmed gjorda uttalande, att »meningen icke är att trafikutövare eller andra, som önska etablera en yrkesmässig lastbilstrafik utom ramen för gällande biltrafikförordning, skola kunna ingå som delägare eller medlemmar i en sammanslutning av förevarande slag för att på så sätt igångsätta en maskerad åkerirörelse.» Enligt *länsstyrelsens* åsikt bör såsom minimikrav uppställas, att sammanslutningen konstrueras såsom en juridisk person, att i densamma endast få ingå företag, i vilkas verksamhet transporter erfordras utan att dessa utgöra företagets ändamål, samt att sammanslutningen endast får utföra transporter för de i densamma ingående företagens eller dessas medlemmars (delägares) behov. Men även om förslaget utformas på sätt nu antytts kan *länsstyrelsen* för sin del — — — icke biträda detsamma.

## BILAGA XVII B

### Utdrag ur inom 1953 års trafikutrednings sekretariat upprättad P.M. angående de tekniska möjligheterna till borttagande av behovsprövningen vid utfärdande av tillstånd för lokal yrkesmässig trafik med lastbil eller traktortåg

---

#### **Körområdesbegränsning**

Systemet innebär, såsom angetts, att behovsprövningen slopas i fråga om sådana lastfordon, för vilka ett särskilt körområde bestämmes. Olika alternativ kunna här tänkas, huvudsakligen följande:

a) Körområdet omfattar *dels* det administrativa område (län, landsfiskalsdistrikt, vägmästarområde, kommun el. dyl.) där fordonet är stationerat, *dels* visst eller vissa därtill angränsande områden av samma administrativa natur;

---

Det må beträffande körområden, som omfatta endast *ett enda* administrativt område, t. ex. ett län, framhållas att en dylik körområdesbegränsning knappast låter sig i praktiken genomföra, enär därigenom en bil stationerad i närheten av det administrativa områdets gräns skulle komma i ogynnsammare läge än en bil stationerad närmare områdets geografiska centrum.

Systemet *»eget och angränsande län»* medför, att transporter på avsevärt längre sträckor än 10 mil skulle frisläppas. Särskilt i Norrland skulle transportavstånden bli stora (den 54 mil långa sträckan Umeå—Gävle skulle exempelvis kunna trafikeras med en i Västernorrlands län stationerad bil). Kombineras systemet med skyldighet att vid de icke behovsprövade transporter-

na iaktta nu enligt 22 § yrkestrafikförordningen gällande lokalområdesbestämmelser, minskas dock istället på fjärtrafikens område avsevärt. Transportmöjligheterna för bilar stationerade i de olika länen (Stockholms stad och Stockholms län därvid betraktade såsom ett länsområde) skulle då bli de, som framgå av *tablå XVII B: 1*.

Såsom av tablå framgår kunna i undantagsfall transporter i Göta- och Svealand på omkring 25 mils längd och i Norrland på 40 à 50 mils längd komma till stånd. I regel avse dessa längre transportavstånd dock ej transportrelationer, där mera intensiv lastbilstrafik äger rum. Normalt torde systemet *»eget och angränsande län»*, kombinerat med gällande lokalområdesbestämmelser, icke öppna möjligheter till *»fria»* transporter på avstånd som mera avsevärt överstiga 10 mil där de kraftigare trafikströmmarna framgå, men man måste dock med detta system räkna med att vissa fjärtransporter komma att inbegripas under liberaliseringen. Vissa sinsemellan olika körområden kunna emellertid uppkomma, t. ex. för en bil stationerad i Kristianstad: länen L, M, G, K och N, men för en bil stationerad i Hörby: länen M och L. Det anförda exemplet gör, att det måhända kan bära övervägas, att i förevarande hänseende

Tablå XVII B:1. Transportmöjligheter för lastbilar, vilka under iakttagande av gällande lokalområdesbestämmelser må framföras inom det egna länet samt därtill angränsande län

Bilens hemortslän och, i förekommande fall, lokalområde	Transportmöjligheter	Bilens hemortslän och, i förekommande fall, lokalområde	Transportmöjligheter
A stad	Inom A Inom B A—B A—C A—D B—C B—D	H län: Ölands lokalomr.	Eget lokalomr.—F Eget lokalomr.—G Eget lokalomr.—K  Inom eget lokalomr. Eget lokalomr.—H läns fastlands lokalomr. Eget lokalomr.—E Eget lokalomr.—F Eget lokalomr.—G Eget lokalomr.—K
B län	Inom A Inom B A—B A—C A—D B—C B—D	I län	Inom I
C län	Inom C C—A C—B C—D C—U C—X	K län	Inom K K—G K—H K—L
D län	Inom D D—A D—B D—C D—E D—T D—U	L län	Inom L Inom M L—G L—K L—M L—N
E län	Inom E E—D E—F E—H E—T	M län	Inom M Inom L M—L
F län	Inom F F—E F—G F—H F—N F—P F—R	N län	Inom N N—F N—G N—L N—O N—P
G län	Inom G G—F G—H G—K G—L G—N	O län: O läns södra lo- kalområde	Inom eget lokalomr. Eget lokalomr.—O läns norra lokalomr. Eget lokalomr.—N Eget lokalomr.—P
H län H läns fastlands lokalområde	Inom eget lokalomr. Eget lokalomr. — Ölands lokalomr. Eget lokalomr.—E	O län: O läns norra lo- kalområde	Inom eget lokalomr. Eget lokalomr.—O läns södra lokalomr. Eget lokalomr.—N Eget lokalomr.—P
		P län	Inom P P—F P—N P—O

Bilens hemortslän och, i förekommande fall, lokalområde	Transportmöjligheter	Bilens hemortslän och, i förekommande fall, lokalområde	Transportmöjligheter
R län	P—R P—S	W län	Inom W W—S W—T W—U W—X W—Z
	Inom R R—F R—P R—S R—T	X län	Inom X X—C X—U X—W X—Y X—Z
S län	Inom S S—P S—R S—T S—W	Y län	Inom Y Y—X Y—Z Y—AC
T län	Inom T T—D T—E T—R T—S T—U T—W	Z län	Inom Z Z—X Z—Y Z—AC
U län	Inom U U—C U—D U—T U—W U—X	AC län	Inom AC AC—Y AC—Z AC—BD
		BD län	Inom BD BD—AC

betrakta Kristianstads och Malmöhus län såsom ett enda länsområde, på samma sätt som de enligt gällande bestämmelser utgöra ett gemensamt lokalområde, något som dock medför en ökning av de längsta möjliga körsträckorna från ca 13 till 25 mil för de i Malmöhus län stationerade bilarna. De gällande lokalområdesbestämmelserna torde

vidare i några fall behöva modifieras vid ett införande av här ifrågakvarande system.

Angivandet av bilens eget och angränsande län såsom körområde innebär ett lätt kontrollerbart system. Länsbokstavsbe-teckningen på registrerings-skylden fungerar såsom kontrollmedel.

## BILAGA XIX A

### Tidigare förslag och åtgärder rörande kompetensfördelningen mellan statens biltrafiknämnd och länsstyrelserna med avseende å tillståndsgivningen för beställningstrafik med lastbil

#### *I. Tillkomsten av gällande bestämmelser*

I propositionen nr 115 till 1940 års riksdag anförde departementschefen om beslutanderätten i tillståndsärenden rörande beställningstrafik med lastbil bl. a. följande.

Erfarenheten har visat, att i beställningstrafik använda lastbilar med relativt ringa lastförmåga icke kunna med ekonomisk fördel nyttjas för utförande av långväga transporter; så gott som uteslutande användas de därför i lokal distributionstrafik. Å andra sidan framgår av trafikräkningar och erfarenhet i övrigt, att ju större lastförmågan hos en i yrkesmässig trafik insatt lastbil är, desto större är också sannolikheten för att bilen är avsedd för långväga trafik, då nämligen en lastbil med stor lastförmåga — bortsett från vissa slag av specialtransporter — i regel icke kan med ekonomisk fördel utnyttjas för transporter av övervägande lokal karaktär.

Möjligheten att åstadkomma en planmässig sporthushållning synes mig i första hand bero på, att åtgärder vidtagas för att förhindra, att en lokal myndighet kan meddela trafiktillstånd, som minska eller omintetgöra verkan av åtgärder, som av annan myndighet vidtagits i nyss angivna syfte. Vad som för detta ändamål påkallas, synes i första hand vara, att tillstånd till sådan trafik, som kan förutsättas icke hava övervägande lokal karaktär utan i huvudsak vara inriktad på långväga transporter, meddelas av ett centralt organ.

Vad därefter beställningstrafiken och till en början dylik trafik för godsbefordran angår, finner jag med hänsyn till vad nyss anförts mest ändamålsenligt att låta frågor

om tillstånd till dylik trafik handläggas av den centrala myndigheten, där ansökningen avser rätt att använda lastbilar med större lastförmåga än som vanligen kommer till användning i den lokala trafiken. Lämpligen torde på grund härav frågor om tillstånd att i beställningstrafik använda lastbil med en lastförmåga över 3½ ton böra prövas av den centrala myndigheten. Det samma synes böra gälla, därest ansökningen avser tillstånd att till lastbil koppla släpvagn, om nämligen därigenom aggregatets sammanlagda lastförmåga skulle komma att överstiga 4 ton. Övriga frågor om tillstånd till beställningstrafik för godsbeordran synas åter böra handläggas av länsstyrelserna.

Andra lagutskottet uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 27 över propositionen bl. a., att utskottet ej hade något att erinra mot den föreslagna kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och andra myndigheter, men förklarade samtidigt, att om den pågående övergången från lättare till tyngre vagnar fortsatte, det torde bli nödvändigt att inom en nära framtid höja de föreslagna kompetensgränserna.

Enligt den lydelse, som 5 § yrkestrafikförordningen vid sin tillkomst erhöi på grundval av propositionen, kommo sålunda tillstånd att i beställningstrafik för godsbeordran använda lastbil med maximilast överstigande 3,5 ton eller att i sådan beställningstrafik använda

lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast översteg 4 ton, att meddelas av biltrafiknämnden, medan övriga ärenden rörande tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran avgjordes av länsstyrelserna.

1944 års trafikutredning framhöll i sitt år 1947 avgivna betänkande (SOU 1947: 85), att den procentuella ökning av antalet större fordon, som ägt rum successivt alltsedan mitten av 1930-talet, nödvändiggjorde en höjning av den gräns för bilarnas lastförmåga, som enligt 5 § yrkestrafikförordningen i dess dåvarande lydelse fördelade tillståndsgivningen mellan länsstyrelserna och biltrafiknämnden, för den händelse man fortfarande ville förbehålla länsstyrelserna rätten att meddela tillstånd för sådan trafik, som åtminstone till övervägande delen hade lokal karaktär. Utredningen föreslog, att den ifrågavarande gränsen skulle höjas till 5 ton för enbart lastbil samt till 6 ton för lastbil jämte tillkopplad släpvagn.

Den år 1947 tillkallade *biltrafiknämndsutredningen* fann i sitt den 26 januari 1948 dagtecknade betänkande den av 1944 års trafikutredning föreslagna justeringen uppåt av viktsgränserna väl kraftig. En ändring uppåt av gränserna borde stå i viss relation till den ändring av medelbärigheten hos lastbilar i beställningstrafik, som ägt rum sedan tillkomsten av yrkestrafikförordningen. I anledning härav föreslog biltrafiknämndsutredningen, att biltrafiknämnden skulle meddela trafik-tillstånd beträffande lastbilar med en maximilast överstigande 4,5 ton samt beträffande lastbilar jämte släpvagnar, vilkas sammanlagda maximilast överstege 5,5 ton.

*Decentraliseringsutredningen* förordade i promemoria den 27 januari 1948, att till länsstyrelserna skulle överflyttas

bland annat biltrafiknämndens befattning med *samtliga* frågor om tillstånd till beställningstrafik. Utredningen framhöll, att det från länsstyrelsernas sida uppgetts, att med den metod för kompetensfördelningen mellan nämnden och länsstyrelserna, som valts beträffande beställningstrafik för godsbefordran, nämligen uppställandet av en fix viktsgräns, så småningom åstadkommits en reell förskjutning av den ursprungliga ärendesfördelningen genom den påtagliga övergången till användning av tyngre bilar även för lokaltrafik. Såsom motiv för sitt förslag till ändrad kompetensfördelning anförde decentraliseringsutredningen vidare följande.

Då utredningen behandlar denna fråga sker det från den utgångspunkten, att tillståndsgivningens förläggande till central eller lokal myndighet, såsom föredragande departementschefen anförde vid framläggande av förslaget om biltrafiknämndens inrättande, uteslutande är en praktisk fråga. En omfattande decentralisering av tillståndsgivningen bör således enligt utredningens mening icke företagas, om biltrafiknämndens möjligheter att såsom centralmyndighet leda den statliga verksamheten för en sund utveckling av den yrkesmässiga biltrafiken därigenom skulle mera väsentligt beskäras. Med denna utgångspunkt vill utredningen först ange de möjligheter nämnden har att annorledes än genom beslut i enskilda ärenden påverka och leda av länsstyrelserna och städernas polismyndigheter direkt handhavd tillstånds-prövning.

Enligt skilda bestämmelser i biltrafikförordningen åligger det länsstyrelser och polismyndigheter att delgiva biltrafiknämnden beslut om meddelade trafik-tillstånd. Vidare äro utövare av yrkesmässig biltrafik skyldiga att föra transporthandlingar och driftstatistik i enlighet med bestämmelser, som nämnden må finna skäl meddela, ävensom att till nämnden insända vissa sammandrag av driftstatistiken. Genom sammanställning och bearbetande av sålunda till nämnden inkommande uppgifter har nämnden material för att kunna följa utvecklingen inom den yrkesmässiga biltrafi-

ken. Med anledning av därvid gjorda iakttagelser kan nämnden utarbeta och till de tillståndsprovande myndigheterna distribuera överskådliga tablåer och sammanställningar, utvisande utvecklingen i allmänhet och särskilda tendenser av olika slag. Om nämnden till sådana sammanställningar fogar råd och anvisningar rörande biltrafikförordningens tillämpning och särskilt då rörande lämpliga åtgärder till motverkande av mindre önskvärda tendenser, kan den på detta sätt verksamt bidra till en sund utveckling av den yrkesmässiga biltrafiken.

Genom ett särskilt stadgande i biltrafikförordningen har biltrafiknämnden givits möjlighet att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta sådana tillståndsärenden, i vilka lokal myndighets beslut icke överensstämmer med nämndens uppfattning om vad som i allmänhet och i det särskilda fallet är lämpligast. I förordningens 39 § stadgas, att biltrafiknämnden skall, om den finner anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller trafikkort eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i förordningen förmäles, och befogenhet i sådant avseende icke tillkommer nämnden, därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta i ärendet. Nämnden har emellertid därjämte tillagts befogenhet att, med iakttagande av stadgad besvärstid, under vederbörande besvärinstans prövning draga beslut, som av länsstyrelse eller polismyndighet meddelats enligt förordningen.

I egenskap av central remissinstans har biltrafiknämnden att avgiva yttranden till Kungl. Maj:t såväl i enskilda besvärärenden som i förekommande frågor av allmän natur rörande den yrkesmässiga trafiken.

Skulle biltrafiknämnden vid bearbetning av inkommande uppgifter rörande den yrkesmässiga biltrafikens utveckling finna, att av nämnden meddelade råd och anvisningar för de tillståndsprovande lokalmyndigheterna icke efterföljas eller att eljest kraftigare åtgärder erfordras till förhindrande av icke önskvärd utveckling av verksamheten, torde det ankomma på nämnden att göra anmälan härom till Kungl. Maj:t samt att därvid föreslå lämpliga åtgärder för uppnående av erforderlig ändring.

Härefter torde få beröras de praktiska fördelar, som skulle vinnas genom överflyt-

tande å länsstyrelserna av nämndens direkta prövning av trafiktillståndsärenden. Därvid framträder först den lättnad i nämndens arbetsbörda, som skulle inträda genom att nämnden befrias från handläggningen av de enskilda tillståndsärendena. Denna arbetsminskning skulle dock i viss mån kompenseras genom ökning i andra avseenden. Beträffande nämndens allmänna vägledande verksamhet skulle någon principiell skillnad i förhållande till vad nu gäller icke inträda, men givet är, att ökningen av de lokala myndigheternas ärendegrupper skulle ställa ökade krav på nämndens centrala och rådgivande verksamhet. Det torde även kunna förväntas, att överförandet från nämnden till länsstyrelserna av massan av enskilda ärenden skulle föranleda nämnden att i större utsträckning än tidigare utgiva råd och anvisningar rörande biltrafikförordningens tillämpning. Likaledes torde de lokala myndigheterna under hand eller genom remiss underställa nämnden enskilda ärenden i ganska stor utsträckning. Antalet av länsstyrelse avgjorda tillståndsärenden, som av nämnden dragits under Kungl. Maj:ts prövning har hittills varit ringa — — —. I den mån utvecklingen skulle visa, att de lokala myndigheterna icke efterfölja av nämnden lämnade råd och anvisningar eller eljest gjorda uttalanden, torde antalet ärenden av detta slag kunna komma att öka. Härtill kommer den arbetsuppgift för nämnden, som föranledes av behov av granskning av lokala myndigheters beslut i sådana ärenden, som hittills prövats av nämnden. Uppenbart torde emellertid vara, att decentralisering från nämnden av de enskilda tillståndsärendena skulle medföra en avsevärd lättnad i nämndens arbetsbörda, vilken lättnad torde möjliggöra personalreducering och därigenom minskat anslagsbehov för nämnden.

För länsstyrelsernas del torde kunna förutsättas, att beträffande varje enskilt ärende decentraliseringen närmast medför en lättnad i arbetsbördan. Flertalet länsstyrelser torde hava i hög grad rationaliserat det formella förfarandet vid tillståndsärendenas expediering genom utnyttjandet av tryckta expeditionsformulär, en rationalisering som uppenbarligen icke varit möjlig beträffande de hittillsvarande yttrandena i ärendena, då länsstyrelserna i sådana yttranden ofta så fullständigt som möjligt sökt ange sin ståndpunkt och skälen där-

för. Beträffande utredningsförfarandet och beredningen av ärendena inträder, som nedan kommer att angivas, icke någon ändring genom att länsstyrelserna meddela beslut i stället för yttrande. Härtill kommer den lättnad i diarieföring och minskad papperscirkulation som omedelbar expediering innebär framför yttrande och senare erhållen del av beslut av nämnden.

En väsentlig praktisk fördel av decentraliseringen är dessutom, att genom borttagandet av ett led i handläggningsförfarandet, förutsättningar skapas för ett snabbare och enklare förfarande, till nytta icke blott för den av tillståndsprövningen direkt beroende allmänheten utan även för de berörda myndigheterna.

Vid det nu förda resonemanget har utredningen främst åsyftat ärenden rörande beställningstrafik. Beträffande dessa ärenden har utredningen fått det intrycket, att den nu gällande kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna icke är rationell, då de å länsstyrelsernas prövning beroende ärendena icke hava annan natur eller äro av väsentligt mindre betydelse ur allmän transporthushållningssynpunkt än de, vilkas prövning ankommer å nämnden. Tvärtom torde, såvitt utredningen kunnat finna, en över- eller underdimensionering av den lättare bilparken kunna få samma skadliga verkningar ur transporthushållningssynpunkt, som motsvarande utveckling beträffande de tyngre bilarna. Nämndens allmänna uppgift att jämte länsstyrelserna verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga biltrafiken är emellertid icke begränsad till trafik med tyngre bilar, varför nämnden för att leda utvecklingen beträffande trafik med lättare bilar är hänvisad till de angivna allmänna åtgärderna. Skulle dessa icke anses tillräckligt effektiva bleve den logiska följd, att samtliga ärenden om tillstånd till beställningstrafik borde centraliseras till nämnden. En sådan ordning torde dock av praktiska och andra skäl icke vara lämplig och ifrågasattes icke heller vid den gällande förordningens tillkomst. Men om nämndens möjligheter att leda utvecklingen av den yrkesmässiga trafiken med lättare bilar hittills kunnat ske utan att nämnden handhaft den individuella tillståndsgivningen, uppstår frågan varför så icke skulle vara fallet beträffande de tyngre bilarna. Enligt utredningens mening är en sådan ordning icke heller nödvändig

utan skulle nämnden vid en decentralisering av tillståndsgivningen för tyngre bilar hava andra och lika effektiva medel att verka för en sund utveckling av denna trafik.

Utredningen är medveten om att vissa trafikstillståndsärenden rörande beställningstrafik kunna vara av så principiell och vittgående natur, att svårigheter kunna föreligga för lokal myndighet att träffa ett för transporthushållningen i allmänhet lämpligt avgörande. Olägenheterna härav kunna emellertid avsevärt begränsas, om ett intimt samarbete etableras mellan biltrafiknämnden och de lokala myndigheterna på sådant sätt, att dessa icke blott i allmänna principfrågor utan även i speciella frågor av skilda slag kunna erhålla vägledning av nämnden. I ärenden av större vikt eller eljest principiell betydelse och i synnerhet då fråga är om tillstånd till trafik, som kan antagas få stor betydelse jämväl utanför länet, torde anledning finnas för den lokala myndigheten att genom remiss eller under hand inhämta nämndens mening.

Av de över de framlagda förslagen hörda trafikmyndigheterna tillstyrkte *nittion länsstyrelser* samt *statens trafikkommission* decentraliseringsutredningens förslag, därvid dock tre av dessa länsstyrelser såsom sekundärt alternativ angav en förskjutning uppåt av viktsgränserna. Beträffande trafikkommissionens remissyttrande må dock framhållas, att detsamma utgick från förhållandena under då gällande rättsbegränsning för lastbiltrafiken. Ur de tillstyrkande länsstyrelsernas yttranden må i förevarande sammanhang citeras följande.

#### *Länsstyrelsen i Örebro län:*

De gångna årens utveckling har, såvitt länsstyrelsen kunnat finna, icke givit stöd för riktigheten i denna uppfattning om möjlighet att uppdelade bilparken efter bärighet i lokal- och fjärrgående fordon. I stället har det visat sig, att lastbilar med hög bärighet använts i allt större utsträckning för utförande av lokala transporter främst av timmer och ved, sten, grus och schaktmassa samt liknande tungt gods.

### Länsstyrelsen i Kopparbergs län:

Sedan utvecklingen på transportområdet nu kan skönjas under fredsmässiga förhållanden synes det uppenbart, att de antaganden, som lågo till grund för avvägningen i 1940 års förordning om yrkesmässig trafik, icke i allo visat sig hållbara. Sålunda har en inom den yrkesmässiga trafiken genomgående tendens att övergå till tyngre fordon rubbat icke blott gränsen mellan biltrafiknämndens och länsstyrelsernas kompetensområden utan även själva förutsättningarna för gällande uppdelning av tillståndsärendena. När de tyngre och tyngsta lastfordonen komma till användning lika regelbundet i lokaltrafiken som i den långväga, kan man icke gärna behärska den sistnämnda genom att söka hålla antalet tyngre fordon inom snäva gränser. Länsstyrelsen vill härvidlag särskilt erinra om behovet av lastbilar med stor kapacitet för skogsbruket. Skogskörningarna äro i hög grad lokalbetonade; i många fall beröra de icke ens allmän väg, men de kräva de största fordon, som stå till buds, i varje fall lika stora som de, som erfordras för långväga transporter. Sålunda inträffar det i förevarande sammanhang anmärkningsvärda, att stora lastautomobiler regelmässigt användas för såväl de mest långväga som de verkligt kortväga transporterna.

### Länsstyrelsen i Jämtlands län:

Den teoretiska uppdelningen mellan långtrafik och lokaltrafik med hänsyn till fordons lastkapacitet torde ej vara fullt rationell. En mycket stor del av de större fordonen användes åtminstone i Jämtlands län i lokaltrafik. Detta gäller framför allt sådana bilar, som utnyttjas för virkestransporter och omfattande vattenkraftsanläggningar i länet. En överflyttning av tillståndsgivningen helt till länsstyrelsen skulle säkerligen på sätt i decentraliseringsutredningens P.M. framhållits, innebära betydande arbetslättnad både för biltrafiknämnden och länsstyrelsen.

*Överståthållarämbetet* och *fyra länsstyrelser* förordade ändring i kompetensbestämmelserna genom förskjutning uppåt av viktsgränserna till 4,5—6 ton för enbart lastbil samt till 6—7 ton för lastbil jämte släpvagn.

Länsstyrelsen i Hallands län avstyrkte ändring av de dittills gällande kompetensbestämmelserna.

*Biltrafiknämnden* tillstyrkte en förskjutning av viktsgränserna till 4,5, respektive 5,5 ton samt framhöll bl. a. följande.

En allmän direktivgivning utgör enligt nämndens erfarenhet icke ett verksamt instrument för åstadkommande av en reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Betingelserna för denna trafik och det sätt på vilket den utvecklas förete betydande olikheter inom skilda delar av riket — och detta utan att vare sig uppkomsten av nämnda trafik eller verkningarna därav äro begränsade till visst län. Ett studium av sammanställda siffror kan i sagda hänseenden icke ge den mera levande bild av trafikförhållandena, som en kontakt med tillståndsärendena är ägnad att lämna. Redan härav torde framgå svårigheten, för att icke säga omöjligheten, av att medelst direktiv inverka på länsstyrelsernas tillståndsgivning. Men även beträffande frågor, som böra räknas såsom likartade för hela riket, uppstå svårigheter att medelst råd och anvisningar kunna åstadkomma den grad av enhetlighet, som för varje fall kan anses erforderlig. Nämndens erfarenheter i detta avseende äro icke gynnsamma.

*Den yrkesmässiga lastbilstrafikens intresseorganisationer* avstyrkte varje ändring i kompetensbestämmelserna.

I *propositionen nr 26 till 1950 års riksdag* framlades förslag till ändring av 5 § yrkestrafikförordningen på det sättet, att till biltrafiknämndens prövning skulle hänföras frågor om tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran med lastbilar med en maximal last överstigande 4,5 ton eller med en sådan kombination av lastbil och släpvagn, vars sammanlagda lastförmåga överstege 5,5 ton. Departementschefen anförde i propositionen bl. a. följande.

I de framlagda förslagen beträffande biltrafiknämndens framtida befattning med tillståndsgivningen kunna två huvudlinjer urskiljas: å ena sidan decentraliseringsutredningens förslag, som innebär, att näm-

den skulle handlägga endast frågor om tillstånd till linjetrafik berörande mer än två län, och å andra sidan biltrafiknämndsutredningens och 1944 års trafikutrednings förslag enligt vilka nämnden skulle i stort sett bibehållas vid sina nuvarande funktioner men med viss förskjutning av den lastkapacitet, som nu, såvitt beställningstrafiken med lastbilar angår, betecknar nämndens kompetensområde.

-----

Vad till en början valet mellan dessa huvudalternativ angår, torde böra erinras, att biltrafiknämndens inrättande var ett slutligt resultat av förarbeten, som av olika utredningsorgan praktiskt taget oavbrutet bedrevs under åren 1932—1939, och att under dessa förarbeten behovet av ett dylikt organ med styrka framhölls icke allenast av de olika utredningsorganen utan även av flertalet myndigheter och sammanslutningar. Syftet med biltrafiknämndens inrättande var i första hand att erhålla ett organ för en på lång sikt upplagd kommunikationspolitik på biltrafikväsendets område med huvudsaklig uppgift att, såsom 3 § i 1940 års förordning uttrycker det, jämte länsstyrelserna verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Ur samhällsekonomiens och, på lång sikt, näringslivets intressen betraktades det därvid såsom önskvärt att å ena sidan förhindra en överdimensionering av transportapparaten och därmed följande fördyring av samhällets kostnader för transporterna och att å andra sidan skapa förutsättningar för att allmänhetens behov av biltransporter, såväl tillfälliga och oregelbundet påkommande som större och regelbundna, skulle kunna tillfredsställas genom en yrkesåtkärl av tillräcklig storlek och med skyldighet att på beställning utföra transporter åt allmänheten. Till nämndens allmänna uppgifter förutsattes även höra att inhämta möjligast fullständiga kännedom angående trafikbehov, fordonsbestånd och transportarbete beträffande den yrkesmässiga biltrafiken samt att med uppmärksamhet följa den allmänna utvecklingen inom trafikväsendet och vidtaga eller hos Kungl. Maj:t eller vederbörande myndigheter föreslå de åtgärder, vilka nämnden kunde finna påkallade med avseende å den yrkesmässiga biltrafiken.

Dessa skäl för biltrafiknämndens inrättande hava enligt min mening alltjämt oförminskad giltighet. Behovet av ett organ med förenämnda uppgifter har icke från

något håll ifrågasatts, således ej heller av decentraliseringsutredningen. Fråga är då närmast, om nämnden kan fylla denna sin uppgift även om den avskäres från den kontakt med den praktiska utvecklingen på området, som handläggningen av trafikstillståndsärenden otvivelaktigt innebär, eller, med andra ord, huruvida nämndens möjligheter i detta hänseende äro desamma även om dess befogenhet inskränkes allenast till att meddela allmänna direktiv eller till att överklaga av andra myndigheter meddelade beslut.

Biltrafiknämnden har i förstnämnda avseende själv erinrat, hurusom betingelserna för den yrkesmässiga trafiken och det sätt, på vilket den utövas, förete betydande olikheter inom skilda delar av riket och hurusom ett studium allenast av sammanställda siffror icke kan ge den mera levande bild av trafikförhållandena, som en kontakt med tillståndsärendena är ägnad att lämna. Nämnden har påpekat hurusom redan härav torde framgå svårigheten, för att icke säga omöjligheten av att medelst direktiv inverka på länsstyrelsernas tillståndsgivning. Men även beträffande frågor, som böra räknas såsom likartade för hela riket, har nämnden på grundval av praktiska erfarenheter funnit svårigheter uppstå att allenast medelst råd och anvisningar kunna åstadkomma den grad av enhetlighet, som för varje fall kan anses erforderlig.

För egen del ansluter jag mig i denna del till biltrafiknämndens uppfattning. Att av nämnden kräva, att den, utan närmare kontakt med tillståndsgivningen och utan möjlighet att genom egna beslut påverka denna tillståndsgivning i viss riktning, skall allenast genom allmänna direktiv utforma och leda en ändamålsenlig kommunikationspolitik är att ställa nämnden inför en olöslig uppgift. Den politik, nämnden vill förverkliga, måste enligt min mening taga gestalt i konkreta beslut; allmänna direktiv, vilka i de särskilda fallen kunna lämna rum för olika lösningar och vilka i och för sig icke äro förpliktande för den myndighet, som mottar desamma, kunna icke anses tillfyllest. Icke heller kan den befogenhet att anföra besvär över de tillståndsbeviljande myndigheternas beslut, som författningens enligt tillkommer nämnden, enligt min mening anses tillräcklig för att nämnden skall kunna fylla sina uppgifter. Uppenbart är att besvär befogenheten är ett medel, som bör anlitas endast i principiellt viktiga fall

och sedan andra möjligheter för nämnden att förverkliga sina intentioner visat sig vara förgäves. En allt för ofta förekommande användning av besvärsinstitutet skulle komma nämnden att framstå såsom en institution med en huvudsakligen negativ inställning till det arbete, som övriga på området verkssamma organ efter bästa förstånd och bästa förmåga utföra.

På i huvudsak nu anförda skäl finner jag, att bibehållandet av nämndens principiella befogenhet att i viss utsträckning pröva frågor om trafiktillstånd utgör en väsentlig förutsättning för att nämnden skall kunna rätt fylla de på densamma ankommande uppgifterna och kan därför icke biträda decentraliseringsutredningens förslag, att nämnden skulle praktiskt sett helt skiljas från befattningen med tillståndsgivningen. Däremot synes det finnas skäl att överväga, huruvida icke den utveckling, som under senare år försiggått med avseende å lastkapaciteten inom det fordonsbestånd som användes i yrkesmässig trafik, påkallar en jämkning av gränsen för nämndens kompetensområde.

-----  
 Syftet med den i 1940 års förordning gjorda fördelningen mellan länsstyrelserna, å ena, och biltrafiknämnden, å andra sidan, av befogenheten att meddela tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran var, såsom förut framhållits, att till biltrafiknämnden överföra tillståndsgivningen beträffande lastbilar med större lastförmåga än som vanligen kommer till användning i den lokala trafiken. Det är tydligt, att förskjutningen uppåt av lastkapaciteten i hela det i yrkesmässig trafik använda fordonsbeståndet medfört, att skillnaden mellan fordon, som användas i lokaltrafik, å ena, och i fjärrtrafik, å andra sidan, är mindre utpräglad än tidigare. Icke desto mindre synes det mig påkallat att fasthålla vid den nyssnämnda principiella grunden för skillnaden i fråga om tillståndsgivning och att hos biltrafiknämnden bibehålla tillståndsprövningen i fråga om det fordonsbestånd, som i första hand synes vara avsett för och med största sannolikhet kan nyttjas i fjärrtrafik, där det också på grund av sin större transportkapacitet har bättre förutsättningar än andra fordon att göra sig gällande. Å andra sidan synes tillståndsgivningen i fråga om det fordonsbestånd, som kan förväntas huvudsakligen ägna sig åt lokala trafikuppgifter, böra alltså tillkomma lokala myndigheter.

I utlåtande nr 3 tillstyrkte *andra lagutskottet* propositionen och anförde därvid bl. a. följande.

Vissa skäl tala enligt utskottets uppfattning för decentraliseringsutredningens förslag att länsstyrelserna skulle helt handha tillståndsgivningen för beställningstrafik med lastbil samt frågor om tillstånd till linjetrafik, som ej berör mer än två län. Framhållas må, att lastbilar med stor lastförmåga numera stundom komma till användning jämväl i lokal trafik. Såsom länsstyrelsen i Kopparbergs län uttalat, är detta exempelvis vanligt för körningar inom skogsbruket, vilka äro i hög grad lokalbetonade. Det synes vidare uppenbart, att en över- eller underdimensionering av den lättare bilparken kan få skadliga verkningar ur transporthushållningssynpunkt lika väl som en motsvarande utveckling beträffande de tyngre bilarna.

Oaktat de anförda skälen anser sig utskottet dock icke nu kunna förorda en så långtgående åtgärd som den av decentraliseringsutredningen föreslagna. Enligt utskottets uppfattning bör tillståndsprövningen även framdeles i viss, ej alltför obetydlig utsträckning omhänderhavas av biltrafiknämnden. Detta framstår såsom önskvärt främst för att nämnden på ett verksamt sätt skall kunna fullgöra sin uppgift att jämte länsstyrelserna verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Även om en viss utjämning ägt rum i avseende å lastkapaciteten hos de fordon, som användas i lokaltrafik, å ena, och i fjärrtrafik, å andra sidan, torde dock alltså gälla, att de tyngre fordonen i regel användas mera i fjärrtrafik än i lokaltrafik. Utskottet ansluter sig därför till departementschefens uppfattning att en ändring i den nu gällande kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna bör avse allenast beställningstrafik för godsbefordran, därvid en höjning av viktgränserna bör ske. Frågan om vilka viktgränser, som böra vara avgörande för kompetensfördelningen, synes i viss mån svårbedömlig och tveksam. Utskottet anser sig emellertid kunna tillstyrka departementschefens förslag härutinnan.

Såsom departementschefen framhållit, torde den nu pågående ökningen av lastbilarnas lastkapacitet kunna förväntas fortgå. Utskottet förutsätter därför att när utvecklingen föranleder därtill Kungl. Maj:t kommer att upptaga frågan om kompetens-

fördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna till förnyat övervägande.

Riksdagen godkände det i propositionen framlagda förslaget om ändring av

5 § yrkestrafikförordningen, som genom kungörelsen den 3 mars 1950 (nr 54) erhöll sin nuvarande lydelse (jfr sid. 151).

## II. Efter 1950 års författningsändring framlagda förslag

### A. 1957 års riksdagsrevisorers förslag

I den av riksdagens år 1957 församlade revisorer avgivna berättelsen förordades fortsatta decentraliseringsåtgärder inom överståthållarämbetets och länsstyrelsernas verksamhetsområde. Beträffande tillståndsgivningen för beställningstrafik för godsbefordran hade det stora flertalet av de utav revisorerna hörda länsstyrelserna ansett, att densamma kunde i större omfattning än som nu skedde överföras till länsstyrelserna. I de fall, då förslag av länsstyrelserna framställt om en preciserad höjning av den maximilast, till vilken de lokala myndigheternas kompetens borde anknytas, hade i allmänhet 6, respektive 7 ton ansetts såsom en lämplig viktsgrens för lastbilar och fordonskombinationer. Revisorerna hade dock icke ansett sig böra ingå i någon närmare prövning utan ville endast helt allmänt framhålla att de decentraliseringsförslag, som på olika områden framförts, merendels syntes välgrundade.

I en av lokaliseringsutredningen rörande statlig verksamhet i ärendet avlåten skrivelse framhöll denna utredning, att medelbärigheten för lastbilar i beställningstrafik ökat från 3,23 ton år 1935 till 4,08 ton år 1949 och från 4,16 ton år 1950 till 4,96 ton år 1957, samt anförde vidare bl. a.:

Genom denna utveckling har länsstyrelsernas kompetens vid tillståndsgivningen kommit att väsentligt understiga medelbärighetssiffrorna och situationen är för närvarande ungefär densamma som före den år 1950 genomförda decentraliseringen. Antalet tillståndsärenden som underställts biltrafiknämnden har stigit från 3 269 år 1950/51 till f. n. ca 6 000 per år.

Lokaliseringsutredningen anser, att ett genomförande av decentraliseringsutredningens förslag skulle vara möjligt och lämpligt. Biltrafiknämnden skulle därmed upphöra i sin nuvarande funktion, och kvarstående centrala uppgifter torde kunna överföras till vederbörande departement eller annan central myndighet. Med hänsyn till 1953 års trafikutrednings arbete torde det emellertid icke vara lämpligt att nu vidtaga en så genomgripande ändring av den administrativa organisationen. Som ett provisorium i avbidan på en slutgiltig lösning förordar lokaliseringsutredningen därför en decentralisering av beslutanderätten i hithörande ärenden till länsstyrelserna, åtminstone i sådan omfattning att den tidigare kompetensfördelningen återställs. Såsom ovan påvisats har utvecklingen under senare år lett till att en procentuellt allt större andel av de individuella ärendena överförts från länsstyrelserna till biltrafiknämnden. Det centrala organet har härigenom i hög grad kommit att övertaga beslutanderätten även beträffande lokaltrafiken, ett förhållande som ingalunda varit åsyftat. För att återställa tidigare kompetensfördelning bör länsstyrelserna med hänsyn till lastbilar- nas nuvarande medelbärighet få beslutanderätten för lastbilar upp till sex tons maximilast. En sådan reform kan mötas av den invändningen, att så stora bilar kan övergå till fjärrtrafik och att länsstyrelserna ej kan hindra detta. Detta argument synes emellertid icke bärande, då de centrala myndigheterna genom anvisningar kan tillse, att hittillsvarande riktlinjer för tillståndsgivningen bibehålles och att enhetlighet vid bedömningen inom olika län uppnås.

I utlåtande nr B 34 år 1958 (punkt 42:o) fann *statsutskottet* i enlighet med revisorerna det angeläget, att förefintliga möjligheter till decentralisering av beslutanderätten inom överståthållar-

ämbetets och länsstyrelsernas förvaltningsområde omsorgsfullt tillvaratoges. Från denna principiella utgångspunkt och således utan ställningstagande i de konkreta fallen ansåg sig utskottet böra förorda, att de framförda decentraliseringsförslagen bleve föremål för positiv prövning från Kungl. Maj:ts sida och att i anslutning därtill erforderliga åtgärder komme till utförande snarast möjligt.

Sedan riksdagen i skrivelse den 18 juli 1958 (Rskr. B 56) såsom sin mening gett tillkänna vad utskottet anfört, lät Kungl. Maj:t genom remiss den 16 juni 1959 anmoda 1953 års trafikutredning att avge utlåtande rörande möjligheterna till genomförande av decentraliserad handläggning utav ärenden rörande trafiktillstånd samt, därest en sådan handläggning befundes möjlig och lämplig, upprätta förslag härom.

#### B. 1958 års besparingsutrednings förslag

I sitt den 6 augusti 1959 avgivna betänkande (SOU 1959: 28) föreslog 1958 års besparingsutredning bl. a. att biltrafiknämndens prövning av ansökningar om tillstånd till beställningstrafik skulle helt överflyttas till länsstyrelserna. Förslaget motiverades av utredningen med följande uttalande.

— — — en inte oväsentlig och därtill successivt stigande del av biltrafiknämndens arbetsbörda utgöres av ärenden rörande beställningstrafik för godsbefordran. Visserligen avvisades vid 1950 års riksdag decentraliseringsutredningens förslag att låta samtliga dessa ärenden avgöras av länsstyrelserna. Enligt besparingsutredningens uppfattning bör emellertid denna linje ånyo tagas under övertvägande som en utväg att undgå den fortsatta utbyggnad av nämndens personal, som enligt vad som framgår av nämndens senaste anslagsäkanden eljest torde vara att vänta. Genom rådgivnings- och upplysningsverksamhet bör det på detta som på andra områden vara möjligt att säkerställa den grad av enhetlighet som är erforderlig. Utvecklingen i stort

torde kunna följas och övervakas på statistisk väg.

Om decentralisering av beslutanderätten i ifrågavarande ärenden genomföres på sätt som ovan föreslagits, torde nämndens personal kunna minskas. På länsplanet, där ärendena, som inledningsvis framhållits, redan är föremål för förberedande handläggning, torde decentraliseringen inte medföra någon nämnvärd förändring i arbetsbördan.

Besparingsutredningens förslag tillstyrktes av *statens organisationsnämnd, överståthållarämbetet samt de nio länsstyrelser*, som yttrade sig över förslaget, medan *järnvägsstyrelsen, biltrafiknämnden och 1953 års trafikutredning* ställde sig avvisande därtill.

I remissyttrande över besparingsutredningens förslag på denna punkt anförde sålunda 1953 års trafikutredning bl. a.:

Biltrafiknämndens handläggning av tillståndsärenden rörande beställningstrafik för godsbefordran avser reglering genom ett centralt organ av de långväga godstransporterna på landsväg. Frågor om tillstånd till sådan trafik, som huvudsakligen är avsedd att tillgodose lokalt begränsade trafikbehov, handläggas däremot i princip av länsstyrelserna. Av praktiska skäl har emellertid gränsdragningen mellan centralorganets och de regionala myndigheternas kompetensområden i förevarande hänseende skett på grundval av bilstorleken, därvid förutsatts att större lastbilar med ekonomiskt utbyte kunna användas i fjärrtrafik, detta oberoende av deras faktiska användningsområde. Det kan därför i åtskilliga fall inträffa, att frågor om tillstånd till beställningstrafik, vilken närmast avsett att omfatta lokal godsbefordran, falla under biltrafiknämndens prövning.

En anordning, enligt vilken biltrafiknämndens verksamhet i förevarande hänseende begränsades till uteslutande fjärrtrafik och länsstyrelsernas verksamhet utsträcktes till att omfatta all lokaltrafik, skulle emellertid — om också i sig själv högeligen önskvärd — med nuvarande uppbyggnad av yrkestrafikens reglering nödvändiggöra införandet av råjongbestämmer eller annan verksamhetsområdesbegränsning för lokaltrafiken, något som tra-

fikutredningen på nuvarande utredningsstadium icke är beredd att förorda.

Att decentralisera biltrafiknämndens prövning av ärenden rörande fjärrtrafik på basis av det trafikpolitiska system, som yrkestrafikförordningen är uttryck för, får anses uteslutet. Fjärrtrafikens verksamhetsområde omfattar hela landet och det kan därför ej komma i fråga, att regleringsåtgärder avseende samma verksamhetsområde skulle ankomma på ett 25-tal olika tillståndsmyndigheter.

Frågan om en omgestaltning av trafik-tillståndssystemet är synnerligen komplicerad och omfattande samt kräver översyn av yrkestrafikförordningen i dess helhet. Trafikutredningen är sysselsatt med en sådan översyn och vill därför föreslå, att besparingsutredningens förslag icke föranleder någon åtgärd, i avbidan på framläggandet av översynsarbetets resultat.

Föredragande departementschefen förklarade sig i 1960 års statsverksproposition (bil. 8), i avbidan på framläggandet av 1953 års trafikutrednings utredningsmaterial, icke beredd ta ställning till besparingsutredningens förslag.

### C. Vid 1960 års riksdag väckta motioner

I två likalydande *motioner* (I: 209 och II: 265) till 1960 års riksdag hemställdes, att riksdagen måtte besluta, att biltrafiknämndens prövning av tillstånd till beställningstrafik helt överflyttades på länsstyrelserna. Motionärerna beklagade att Kungl. Maj:t i 1960 års statsverksproposition avvisat besparingsutredningens förslag samt framhöllo:

Genom en decentralisering till länsstyrelserna skulle förutsättningar skapas för ett snabbare och enklare förfarande, som skulle vara till stor nytta för den av tillståndsprövningen beroende allmänheten. I likhet med besparingsutredningen anser vi också att statens biltrafiknämnd har möjligheter att annorledes än genom beslut i enskilda ärenden påverka och leda länsstyrelsernas tillståndsprövning.

Vidare föreslogs i en *motion* (II: 546) till samma riksdag att den för kompe-

tensfördelningen avgörande viktsgränsen skulle höjas till 6,5, respektive 8 ton. Såsom motivering anfördes, att det framstode såsom angeläget, att den i yrkestrafikförordningen avsedda kompetensfördelningen återställdes, enär den fortgående ökningen av yrkeslastbilarnas bärighet åstadkommit en markant förskjutning av tillståndsgivningen från länsstyrelserna till biltrafiknämnden.

I remissyttrande till andra lagutskottet över motionen II: 546 ställde sig *biltrafiknämnden* i huvudsak positiv till det i motionen framlagda förslaget. En uppdelning av den yrkesmässiga trafiken på rent lokal sådan och på transporter på längre avstånd på grundval av fordonens lastförmåga vore enligt nämndens uppfattning icke realistisk. Det förekomme, att fordon med mycket hög lastkapacitet med fördel kunde nyttjas vid lokalt betonade transporter, t. ex. timmertransporter, samt att fordon med relativt låg lastförmåga nyttjades i trafik på längre avstånd. Detta förhållande hade medfört komplikationer i fråga om tillståndsgivningen, därigenom att trafikutövaren icke sällan övergått till att med fordonet utföra andra transporter än dem han åberopat såsom skäl för sin ansökan. Nämnden hade därför såsom villkor vid meddelande av trafik-tillstånd i betydande omfattning föreskrivit, att tillstånden finge nyttjas endast för vissa i tillstånden angivna transporter. Utvecklingen under senare år hade i snabb takt gått emot allt större enheter inom lastbilstrafiken, såväl lokaltrafiken som fjärrtrafiken, vilket medfört att allt större del av tillståndsgivningen övergått till nämnden. Av de 20 545 tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran, som varit gällande i mars 1960 och utfärdats av nämnden, torde endast cirka 1 500 nyttjas i reguljär fjärrtrafik och 1 500—2 000 mera sporadiskt användas för dylik trafik.

Beträffande gränsdragningen ur teknisk synpunkt mellan nämndens och länsstyrelsernas kompetensområden anförde nämnden följande.

Från teknisk synpunkt synes, om kompetensgränsen skall flyttas, vara lämpligare att draga den vid heltal ton än vid halvt ton, bland annat ur synpunkten av statistiska jämförelser. I centrala bilregistrets statistik redovisas bilarna i halvtonsklasser upp till 5 ton och därefter i heltonsklasser. I nämndens driftstatistik fördelas bilarna på fyra bärighetsklasser med gränserna 2,0 respektive 4,5 och 6,0 ton. Dessa klassgränser möjliggöra åtskiljandet av bilar över och under den nuvarande kompetensgränsen. Nya klassgränser kunna uppenbarligen inrättas för framtiden, men jämförelser bakåt i tiden försvåras. Ur nu anförda synpunkter vore att föredraga, om gränsen i fråga om tillståndsgivningen för lastbilar utan släpvagn sattes vid 6 000 kg. Denna gräns synes jämväl lämplig med hänsyn till att den för närvarande vanligaste typen av fordon nyttjade för helt lokala transporter — schakningskörningar, distributionskörningar och liknande — regelmässigt icke överstiger 5 500 kg.

*Andra lagutskottet* anförde i utlåtande nr 56 över motionerna bl. a. följande.

Besparingsutredningens förslag avstyrktes vid remissbehandlingen av bland annat 1953 års trafikutredning. Utredningen ansåg det uteslutet att decentralisera biltrafiknämndens prövning av ärenden rörande fjärrtrafik på basis av det trafikpolitiska system, som yrkestrafikförordningen är uttryck för. Eftersom fjärrtrafikens verksamhetsområde omfattar hela landet, kunde det enligt utredningen inte komma i fråga, att regleringsåtgärder avseende samma verksamhetsområde skulle ankomma på ett 25-tal olika tillståndsmyndigheter. Utredningen förordade därför, att förslaget icke skulle föranleda någon åtgärd i avbidan på framläggande av resultatet av den översyn beträffande förordningen, som utredningen för närvarande är sysselsatt med. I statsverkspropositionen till årets riksdag har föredragande departementschefen anslutit sig till utredningens uppfattning. Även utskottet anser de av utredningen framförda synpunkterna bärande och kan därför icke under rådande förhållanden biträda det i mo-

tionerna I: 209 och II: 265 framställda yrkandet.

Alltsedan tillkomsten av 1940 års yrkestrafikförordning har en fortgående utveckling ägt rum från lättare till tyngre fordon. Detta har medfört, att de viktgränser som bestämmer biltrafiknämndens kompetensområde år 1950 höjdes till nu gällande värden. I motionen II: 546 framhålles, att ökningen av lastbilarnas bärighet fortsatt även efter 1950 års lagändring. Enligt biltrafiknämndens statistik uppgick sålunda medelbärigheten för yrkeslastbilarna i november 1954 till 4,56 ton och i november 1959 till 5,47 ton. Detta har enligt motionärerna fått till följd en markant förskjutning av tillståndsgivningen från länsstyrelserna till biltrafiknämnden. Denna har därför numera att besluta i ett avsevärt antal ärenden som avser lokaltrafik. För att återställa den ursprungliga kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna hemställer motionärerna, att de viktgränser som bestämmer biltrafiknämndens kompetensområde fastställes till 6 500 kg för enbart lastbil och 8 000 kg för lastbil jämte tillkopplad släpvagn.

Enligt utskottets mening bör även framdeles tillståndsgivningen beträffande beställningstrafik för godsbefordran fördelas så att länsstyrelserna prövar de ärenden, som avser i huvudsak lokaltrafik, och biltrafiknämnden de ärenden, som avser i huvudsak fjärrtrafik. Även om det icke längre på samma sätt som vid yrkestrafikförordningens tillkomst är helt realistiskt att uppdelna fordonen på fjärrtrafik och lokaltrafik på grundval av fordonens lastförmåga, synes det dock utskottet lämpligt att fortfarande utgå från att de tyngre fordonen företrädesvis användes i fjärrtrafik, där de på grund av sin större transportkapacitet har bättre förutsättningar än andra fordon att göra sig gällande. Såsom framgår av motionerna och de över dessa avgivna remissyttrandena har emellertid utvecklingen under senare år i snabb takt gått emot allt större enheter inom lastbilstrafiken, med följd att en kraftig förskjutning av tillståndsgivningen ägt rum från länsstyrelserna till biltrafiknämnden. Av de 20 545 tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran, som var gällande i mars 1960 och utfärdade av nämnden, torde sålunda enligt nämndens egen uppskattning endast omkring 1 500 nyttjas regelbundet för fjärrtrafik och 1 500 till 2 000 mera sporadiskt användas för sådan trafik. Utskot-

tet anser därför starka skäl föreligga för en höjning av ifrågavarande viktgränser, så att den ursprungliga kompetensfördelningen i görligaste mån kan återställas. Frågan om vilka viktgränser, som bör vara avgörande, är i viss mån svårbedömlig och tveksam. Mot motionärernas förslag har biltrafiknämnden erinrat, att det ur statistisk synpunkt är mindre lämpligt att draga gränsen vid halvtal ton. Utskottet vill för sin del icke binda sig vid vissa angivna gränser utan överlåter åt Kungl. Maj:t att efter närmare överväganden lägga fram förslag härom.

På anförda skäl hemställde utskottet, att motionerna I: 209 och II: 265 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd men att riksdagen i anledning av motionen II: 546 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening ge till känna vad utskottet anført. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets förslag (Rskr. 361).

## BILAGA XIX B

### Bestämmelserna om statens biltrafiknämnds beslutsorganisation samt därom framlagt ändringsförslag

#### *I. Tillkomsten av gällande ordning*

I sitt förslag till förordning angående allmän automobiltrafik (SOU 1935:12) upptog 1932 års trafikutredning stadgande av innehåll, att tjänsteman, som hade att avge utlåtande angående frågor om trafiktillstånd eller tillstånd till bedrivande av uthyrnings- eller transportförmedlingsrörelse eller att föredra eller till föredragning bereda eller besluta i sådana ärenden, ej finge driva bil- eller drivmedelshandel eller vara kommissionär eller agent för annan, som dreve sådan handel, eller för trafikförsäkringsföretag eller vara delägare eller styrelseledamot i bolag eller förening, som bedreve verksamhet av här nämnt slag. Utredningen anförde till motivering av det föreslagna stadgandet bl. a. följande i fråga om dylik kombination av tjänst och privat verksamhet.

Även om det icke kan påvisas, att vederbörandes ställningstagande i frågor av förevarande slag påverkats av nämnda förhållande — något varom uppenbarligen över huvud bevisning knappast kan åvägbringas — framstår det enligt vår mening som principiellt oriktigt, att vederbörande genom förening av dylika uppdrag med sin tjänst utsätta sig själva för och hos de rättssökande kunna framkalla misstanke, att de i utövningen av sina tjänsteåligganden icke stå fullkomligt fria från obehöriga inflytanden.

1936 års trafikutredning upptog i sitt förslag till yrkestrafikförordning (SOU 1938:59) ett liknande stadgande i före-

varande hänseende, som jämväl innebar förbud för tjänsteman av här ifrågavarande slag att utöva yrkesmässig trafik eller uthyrnings- eller transportförmedlingsrörelse eller att vara kommissionär eller agent för annan, som utövade dylik trafik eller rörelse. Utredningen erinrade i anslutning till vad 1937 års konstitutionsutskott i sitt memorial nr 11 i ifrågavarande ämne anförde, att det måste anses vara ett allmänt intresse, att ämbets- och tjänstemän hos de tillståndsgivande myndigheterna samt domare-, åklagare- och polismyndigheter icke dreve någon verksamhet eller innehade någon funktion, som kunde äventyra deras objektivitet i tjänsteutövningen.

Stadgandet i 43 § yrkestrafikförordningen erhöll i huvudsak den utformning, som föreslagits av 1936 års trafikutredning.

Beträffande biltrafiknämndens sammansättning framhöll 1936 års trafikutredning, att det skulle vara i hög grad betänkligt, därest de ledamöter i nämnden, vilka representerade sakkunskap i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- och näringsintressen, som berördes av den yrkesmässiga trafiken, skulle känna sig såsom partsrepresentanter. Sålunda anförde trafikutredningen:

Det är otvivelaktigt av synnerlig vikt, att biltrafiknämnden erhåller en sådan sam-

mansättning, att den uppbares av förtroende ej endast från dem, vilkas verksamhet närmast regleras av förordningen, d. v. s. utövare av yrkesmässig trafik, uthyrningsrörelse och transportförmedling samt förare av bil i yrkesmässig trafik, utan även från andra trafikföretags och från allmänhetens sida. I nämnden bör finnas sakkunskap i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- och näringsintressen, som beröras av den yrkesmässiga trafiken, såsom dennas båda grenar — person- och godstrafik — samt den statliga och enskilda järnvägstrafiken, sjöfarten och vissa grenar av näringslivet. Trafikutredningen har sålunda i princip kommit till samma uppfattning som 1936 års trafikakkunniga, vilka framhöllo, att i det centrala organet borde finnas representerad sakkunskap och erfarenhet i trafikekonomiska frågor med hänsyn till såväl trafikanternas, särskilt näringslivets, som biltrafikens, järnvägarnas och sjöfartens intressen. Genom uppställandet av ett dylikt krav skapas vissa garantier för ett allsidigt bedömande av de frågor, som falla under biltrafiknämndens prövning.

Till ordförande bör enligt utredningens mening utses en högt kvalificerad ämbetsman med utpräglat praktisk blick samt med god kännedom om den yrkesmässiga trafiken.

I fråga om övriga ledamöter i nämnden har trafikutredningen ingående dryftat frågan, huruvida ej dessa ledamöter borde utses efter det vissa myndigheter och organisationer beretts tillfälle att inkomma med förslag rörande en eller flera av ledamöterna. En dylik lagstadgad förslagsrätt är ju ingalunda främmande för svensk lagstiftning utan föreligger exempelvis beträffande arbetsdomstolen, arbetsrådet och försäkringsrådet.

Såsom förslagsberättigade sammanslutningar och myndigheter kunde exempelvis tänkas Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska järnvägsföreningen, Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges industriförbund, Sveriges köpmannaförbund samt järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen.

Ett dylikt system skulle givetvis med hänsyn till den mängd av intressen, som kan anses berörda av den yrkesmässiga trafiken, nödvändiggöra ett tämligen högt antal ledamöter i biltrafiknämnden.

Enligt utredningens mening skulle en dylik nämnd säkerligen bliva en mycket tungrodd apparat, vilket med hänsyn till näm-

dens betydande arbetsbörda måste anses mindre lämpligt. Mot den ifrågasatta förslagsrätten torde erinringar kunna framställas ej endast ur arbetsekonomisk utan även ur rent principiell synpunkt. Det torde finnas anledning befara, att de efter förslag utsedda ledamöterna icke alltid skulle kunna bevara full självständighet utan åtminstone i viss mån känna sig som representanter för de sammanslutningar och myndigheter, som föreslagit dem. En dylik inställning skulle givetvis vara i hög grad betänklig, då ju nämnden är ett samhälleligt organ för att på ett objektivt sätt omhänderväsa betydelsefulla allmänna uppgifter.

I sitt författningsförslag upptog 1936 års trafikutredning stadgande, att till ledamöter och ersättare i biltrafiknämnden skulle utses personer med insikt och erfarenhet i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- och näringsintressen, som berördes av den yrkesmässiga trafiken. En av ledamöterna skulle vara lagkunnig. Nämnden skulle bestå av minst fem och högst sju ledamöter.

Bland de avvikande meningar mot det i förevarande hänseende framlagda förslaget, som vid remissbehandlingen av detsamma framfördes, är i detta sammanhang den av *länsstyrelsen i Älvsborgs län* anförda av intresse. Länsstyrelsen framhöll sålunda:

Om åtgärder utöver trafikutredningens förslag nu ej komma att vidtagas, avstyrkes bestämt inrättandet av en biltrafiknämnd med den sammansättning och de befogenheter, som trafikutredningen föreslår. Nämndens sammansättning angives ganska svävande, men dess kärna kommer påtagligen att utgöras av den yrkesmässiga trafikens förtroendemän. Den sakkunskap, som yrkestrafikens män besitta, bör som rådgivande tagas i anspråk. Däremot synes det oriktigt att göra denna ensidigt inställda sakkunskap avgörande med åsidosättande av den svenska administrationens hävdvunna former.

Enligt förslaget ankommer det på biltrafiknämnden samt länsstyrelserna att ha hand om och främja den yrkesmässiga biltrafiken. I förslaget § 43 söker trafikutredningen skydda sig mot att länsstyrelsens tjäns-

temän på något sätt äro ekonomiskt intresserade av biltrafiken och vad därmed har sammanhang. Men när det gäller den med långtgående befogenheter utrustade biltrafiknämnden, gör man en dygd av att dess ledamöter äga de intressen, som äro en förmyndelse, när de återfinnas hos länsstyrelsens tjänstemän. I själva verket är trafikutredningens motivering och förslag ett det starkaste belägg för att även den yrkesmässiga biltrafikens ärenden böra handläggas i vanlig administrativ ordning. Vill man sedan underlätta de administrativa myndigheternas utredningar genom att anordna en särskild rådgivande nämnd — lämnande råd vars speciella sakkunnighet, men även intressebetoning, är att beakta — är härom intet annat än gott att säga.

*Länsstyrelserna i Kronobergs, Örebro, Västmanlands och Västernorrlands län* framhöllo likaledes, att den tilltänkta sammansättningen av biltrafiknämnden syntes medföra, att denna komme att i alltför hög grad domineras av trafikföretagsintressena. Det borde därför tillses, om icke allmänhetens eller trafikanternas intresse kunde bättre tillgodas.

*Sveriges industriförbund* betonade bl. a., att det vore av särskild betydelse, att nämnden finge en sådan sammansättning, att garanti vunnes mot ensidighet eller partiskhet i dess verksamhet.

I *propositionen nr 115 till 1940 års riksdag* föreslog departementschefen en sammansättning av biltrafiknämnden i enlighet med 1936 års trafikutrednings förslag, vilket också oförändrat antogs av riksdagen. Beträffande beslutsorganisationen anförde departementschefen vidare följande.

Vad angår frågan om myndighetens organisation torde myndigheten, åtminstone till en början, lämpligen böra organiseras såsom en självständig nämnd, vars ledamöter utses av Kungl. Maj:t. Nämnden torde böra benämnas statens biltrafiknämnd. Sedan några års erfarenhet av myndighetens verksamhet vunnits, torde man äga goda

hållpunkter för bedömandet av frågan, huruvida myndigheten bör bestå såsom en särskild nämnd eller ombildas till ett ämbetsverk eller ingå i ett redan befintligt sådant.

Av den nu förordade organisationsformen bör emellertid enligt min mening icke med nödvändighet följa, att nämndens beslut i ärenden, som ankomma på dess prövning, böra bestämmas genom majoritetsbeslut. En sådan arbetsform skulle icke blott bliva hinderlig för att nämnden skulle kunna i löpande ärenden fatta och expediera beslut med erforderlig snabbhet utan skulle även vara i många frågor olämplig med hänsyn till de partsintressen, som flertalet ledamöter av nämnden torde komma att företräda. I huvudsak torde även i detta fall liksom inom förvaltningen i övrigt beslut böra träffas under vanliga ämbetsmannamässiga former på ordförandens och vederbörande föredragandes ansvar men med rätt för ledamöterna i nämnden att deltaga i överläggningar angående besluten samt att få sina meningar, därest de avvika från det fattade beslutet, antecknade till protokollet. Genom den instruktion för nämnden, som Kungl. Maj:t förutsattes komma att utfärda, böra erforderliga närmare bestämmelser rörande nämndens verksamhet meddelas.

Vid propositionens behandling inom *andra lagutskottet* fann utskottet det ändamålsenligt, att genom en av Kungl. Maj:t utfärdad instruktion för biltrafiknämnden uppdelning av ärendena skedde på sådant sätt, att mera betydelsefulla ärenden avgjordes av nämnden in pleno genom majoritetsbeslut under det att andra ärenden kunde hänskjutas till avgörande i annan ordning, antingen genom delegerade eller genom ordföranden efter föredragning av vederbörande tjänsteman inom nämnden.

I 12 § instruktionen för biltrafiknämnden har med beaktande av utskottets av riksdagen godkända uttalande beslutanderätten alltefter ärendenas beskaffenhet tillagts nämnden in pleno eller ordföranden (ställföreträdare) eller, enligt bemyndigande av nämnden, där anställd byråchef eller annan befattningshavare.

## II. Efter yrkestrafikförordningens tillkomst framlagt ändringsförslag

Den år 1947 tillsatta *biltrafiknämndsutredningen*, vilken hade att utreda frågan om biltrafiknämndens framtida organisation, anförde i sitt år 1948 framlagda betänkande angående beslutsformen inom nämnden bl. a. följande.

Beträffande beslutsformen i det nuvarande centrala organet finner utredningen det kunna ifrågasättas, huruvida icke avgöranden i ämbetsmässiga former måste leda till materiellt sett mera tillfredsställande resultat än avgöranden i en nämnd, vars sammansättning med utpräglad partsrepresentation måste inbjuda till kompromisslösningar även i ärenden utan allmän räckvidd. Utredningen finner det ur principiell synpunkt mindre tillfredsställande, att personer, som i biltrafiknämnden utöva ett betydande inflytande vid avgörandet av ärenden angående trafiktillstånd, själva äga utöva yrkesmässig trafik eller på annat sätt vara engagerade i sådan rörelse eller annan verksamhet, som har samband med biltrafik, samtidigt som varje tjänsteman, som har att taga befattning med biltrafikärenden, är på grund av författningsbestämmelse utesluten från möjligheten att äga ett intresse i dylik rörelse eller verksamhet. De intressegrupper, som nu finnas företrädda i nämnden, ha samtliga riksorganisationer. Genom remiss till eller förhandling med vederbörande organisation torde en lika tillfredsställande beredning av ett ärende kunna ske vid ämbetsmannaavgörande som vid avgörande enligt nuvarande system.

Biltrafiknämndsutredningen fann bl. a. med hänsyn till det här anförda den nuvarande nämndsinstitutionen mindre lämplig såsom organisationsform för det centrala biltrafikorganet. Utredningen förordade därför att biltrafiknämnden skulle ombildas till ett centralt ämbetsverk.

Vid remissbehandlingen av biltrafiknämndsutredningens betänkande kom inom länsstyrelserna frågan om biltrafiknämndens sammansättning delvis att träda i bakgrunden till följd av att länsstyrelserna till övervägande del tillstyrkte decentraliseringsutredningens

förslag om överflyttning av tillståndsgivningen beträffande beställningstrafik och viss linjetrafik från nämnden till länsstyrelserna (jfr bilaga XIX A). Behovet av en omorganisation av biltrafiknämnden ansågs därigenom komma att avsevärt minska och frågan härom borde i varje fall uppskjutas i avbidan på decentraliseringens resultat. *Åtta länsstyrelser* uttalade emellertid klart, att nuvarande organisationsform för biltrafiknämnden borde frångås, medan *tre länsstyrelser* förklarade sig ej ha förmärkt eller i varje fall ej vore säkra på att några olägenheter uppstått av nämnda organisationsform. Bland de förstnämnda länsstyrelserna anförde *länsstyrelsen i Kristianstads län* följande.

Länsstyrelsen är ense med utredningen därutinnan att den nuvarande ordningen, enligt vilken förekommande frågor avgöras av en nämnd med utpräglad partsrepresentation, icke kan anses tillfredsställande. Skulle tillståndsgivningen helt fräntagas det centrala organet, synes en dylik organisationsform sakna allt berättigande. Men även om viss tillståndsgivning fortfarande kommer att anförtros organet ifråga, synes en ändring böra komma till stånd. Enligt länsstyrelsens förmenande torde nämligen ärendenas avgörande bäst gagnas av att den nuvarande nämnden ersättes av ett nytt statligt organ och att handläggningen för framtiden sker i ämbetsmässiga former. Såsom utredningen påpekat behöver detta icke innebära, att partsintressena helt ställas utanför varje inflytande. Genom remisser till de organisationer, som företräda ifrågavarande intressen, synes nämligen tillfredsställande kunna sörjas för att dessa få tillfälle att framföra sina synpunkter.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* framhöll bl. a.:

Jämväl länsstyrelsen finner det ur principiell synpunkt otillfredsställande, att personer, som i biltrafiknämnden utöva ett betydande inflytande vid avgörandet av ärenden angående trafiktillstånd, själva äga utöva dylik yrkesmässig trafik eller på an-

nat sätt vara engagerade i sådan rörelse eller annan verksamhet, som har samband med biltrafik, samtidigt som varje tjänsteman, som har att taga befattning med biltrafikärenden, är på grund av författningsbestämmelse utesluten från möjligheten att äga ett intresse i dylik rörelse eller verksamhet.

I motsats härtill anförde *länsstyrelsen i Malmöhus län*:

Länsstyrelsen är sålunda icke helt övertygad om att såsom utredningen gjort gällande ett beslutande organ i form av nämnd, däri olika partsintressen äro representerade, är underlägset ämbetsverk i vad avser det materiella resultatet av de träffade avgörandena. Om olägenheter i sådant avseende i förevarande fall uppstått, torde de kunna antagas hava berott på att nämnden i dess helhet i alltför stor omfattning sysslat även med ärenden av icke principiell innebörd. Därest en decentralisering av ärenden från biltrafiknämnden till länsstyrelserna på sätt i flera sammanhang föreslagits kommer till stånd, torde dylika olägenheter icke vidare vara att befara. Utvägar att avhjälpa dem torde för övrigt stå till buds, även om decentraliseringen i fråga icke bleve genomförd.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län* framhöll, att biltrafiknämndsutredningens synpunkter beträffande biltrafiknämndens beslutsform borde ägnas uppmärksamhet, men ansåg dem kunna vinna

beaktande utan ändring av nämndens organisation.

*Statens trafikkommission* anförde bl. a. följande.

Den gällande anordningen av nämndens sammansättning ger partsintressena ett inflytande på nämndens avgöranden, som icke överensstämmer med vad som eljest är brukligt inom svensk statsförvaltning. Det torde icke vara ovanligt, att de tillståndssökande eller deras motparter vända sig till de inom nämnden företrädde respektive riksorganisationer, som ha till uppgift att bevaka deras intressen, i och för att åstadkomma en påverkan på nämndens beslut i önskad riktning. Det är också önskvärt, att nämndledamöterna icke äro partsintressenternas representanter, av det skälet, att nämndens tjänstemän icke under några omständigheter böra kunna ingivas en känsla av beroende i förhållande till nämndledamöter — partsintressenter. Riksorganisationernas allmänna synpunkter på regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken torde genom förhandlingar eller remissförfarande kunna i ifrågakommande fall komma till nämndens kännedom. Trafikkommissionen vill sålunda för sin del förorda, att nämndens organisationsform redan nu ändras så, att representation av partsintressena i nämnden undviks.

*Biltrafiknämnden* framhöll för sin del, att gällande ordning ej lett till partsinfluerade beslut.



# NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1961

1. Den nordiske husholdshøgskolen.
2. Nordens folkelige akademi.
3. Nordisk filmsamarbeid.

# STATENS

## OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1961

### *Systematisk förteckning*

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

#### **Justitiedepartementet**

Begravningsplatser och gravar. [5]  
Underrätterna. [6]  
Den allmänna brottsregistreringen. [11]  
Pensionsstiftelser. I. [14]  
Kriminalvård i frihet. [16]  
Vissa frågor rörande allmänna val. [20]  
Författningsutredningen. V. Organisationer. Beslutsteknik. Valsystem. [21]

#### **Utrikesdepartementet**

Den svenska utvecklingshjälpens administration. [22]

#### **Försvarsdepartementet**

Enhetlig ledning av krigsmakten. [7]  
Totalförsvarets upplysningsverksamhet. [18]

#### **Socialdepartementet**

Byggnadsindustrins arbetskraft. [19]

#### **Kommunikationsdepartementet**

Statliga belastningsbestämmelser av år 1960 för byggnadsverk. [12]  
Svensk trafikpolitik. I. [23]  
Svensk trafikpolitik. II. [24]

#### **Finansdepartementet**

Sparstimulerande åtgärder. [2]  
Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppboräsväsendet. [4]  
Preliminär nationalbudget för år 1961. [10]

#### **Ecklesiastikdepartementet**

1957 års skolberedning. 5. Hjälpmedel i skolarbetet. [17]

#### **Jordbruksdepartementet**

Totalisatorverksamheten. [1]  
Lantbrukets yrkesskolor. [13]

#### **Handelsdepartementet**

Effektivare prisövervakning. [3]

#### **Inrikesdepartementet**

Om läkarbehov och läkartillgång. [8]  
Principer för en ny kommunindelning. [9]  
Polisens brottsbekämpande verksamhet. [15]