

**Nr 165.**

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg m. m.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 165 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 14 mars 1952, föreslagit riksdagen att dels besluta att Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg samt den Köpings Omnibuss Aktiebolag och Aktiebolaget Stadsbusstrafik tillhöriga bilrörelsen m. m. må på avtalade villkor förvärvas av staten, dels föreskriva att nämnda järnväg den 1 juli 1952 skall införlivas med statens järnvägar, dels ock till Förvärv av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg m. m. för budgetåret 1952/53 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 1 350 000 kronor.

Med skrivelse den 10 mars 1952 har *järnvägsstyrelsen* — till fullföljande av det genom Kungl. Maj:ts beslut den 9 juni 1939 lämnade uppdraget att vidtaga åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet — underställt Kungl. Maj:ts prövning ett med Köping—Uttersbergs järnvägsaktiebolag, Köpings Omnibuss Aktiebolag och Aktiebolaget Köpings stadsbusstrafik, under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande, ingånget avtal om förvärv för svenska statens räkning av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg (KURJ) samt bolagens bilrörelser, fastigheter m. m.

Avtalet har som bilaga fogats vid propositionen.

Järnvägsstyrelsen meddelar i sin framställning, att enär den helt övervägande delen av persontrafiken inom KURJ:s trafikområde ombesörjes av två med varandra och med järnvägsbolaget i förvaltningsgemenskap stående landsvägstrafikföretag med firma Köpings Omnibuss Aktiebolag och Aktiebolaget Köpings Stadsbusstrafik, i det följande benämnda bussbolaget respektive stadstrafikbolaget, förenämnda avtal har vidgats att omfatta jämväl sistnämnda bolags trafikrörelse och egendom. Mellan de tre trafikbolagen föreligger icke blott förvaltningsgemenskap utan också faktisk ägaregemenskap, i det att Köpings stad har dominerande aktiemajoriteter i bolagen. I järnvägsbolaget äger staden sålunda 995 aktier av 1 000, i omnibusbolaget 520 av 570 och i stadsbusstrafiken 520 av 550.

Styrelsen framhåller, att samma riktlinjer som vid tidigare statsförvärv ha följts vid nu verkställda utredningar och förda förhandlingar. Även till

sitt innehåll överensstämmer avtalet med flertalet tidigare sådana, enär det avser förvärv av i stort sett bolagens samtliga tillgångar, å ena sidan, samt övertagande av förpliktelser och skulder, å andra sidan.

Beträffande järnvägens tillkomst och utbyggnad jämte trafikrörelsens storlek samt de till järnvägen anslutna bussföretagens linjelängd och vagnpark m. m. ha i propositionen (s. 4 och 5) lämnats vissa uppgifter, vartill torde få hänvisas.

Järnvägsstyrelsen framhåller i fortsättningen att KURJ är att betrakta såsom ett samhällsägt företag. Det ligger i sakens natur, att statsförvärvet av ett sådant företag icke kan vara något statens järnvägars intresse och knappast skulle kunnat ifrågakomma annat än såsom led i ett i princip allmänt förstatligande. Enär på grund av olikheten i spårvidd egentlig samdrift med angränsande statsbanelinjer icke kan äga rum, ställer styrelsen icke i utsikt, att förstatligandet skall medföra några nämnvärda samhällsekonomiska fördelar, detta så mycket mindre som det organisatoriska inlemmandet i SJ icke ens kan förväntas medföra någon hjälp från eller åt andra linjer, vare sig såvitt gäller reservmateriel för säsongmässiga trafiktoppar eller beträffande verkstadstjänsten. Det kan t. o. m. ifrågasättas, huruvida icke med hänsyn till förenämnda inriktning av trafiken det allmänt samhällseliga resultatet av rörelsen borde kunna bli något bättre i kommunal än i statlig förvaltning.

Å andra sidan har, anför styrelsen, bevarandet av den förefintliga intressegemenskapen mellan stadens övriga verksamheter och förenämnda bolags trafikrörelser icke ansetts vara till så stor och påtaglig allmän båtning, att med hänsyn därtill undantag kunnat begäras från den av statsmakterna vid 1939 års riksdag uppställda regeln, att det blivande förstatligandet borde omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej äro att betrakta som spårvägar eller ha liknande lokal karaktär och som över huvud taget äro av den allmänna betydelse, att de böra fortbestå. Det talas där icke vare sig om fusionsvinster eller rationaliseringsmöjligheter utan frånskiljas endast företag med vissa trafikuppgifter, vilkas ombesörjande närmast ansetts ankomma på kommunerna eller enskilda industriföretag — undantag som här sakna relevans — och det tages i övrigt sikte på den samhällseliga effekten av järnvägsdriftens bibehållande, respektive upphörande.

För KURJ:s del har det senare alternativet veterligen icke ifrågasatts. Visserligen har persontrafiken inom banans trafikområde sedan länge i huvudsak gått landsvägsledes, och total utflyttning därav synes böra företagas snarast möjligt efter statsövertagandet. Enligt verkställd överslagskalkyl skulle därmed ernås en avsevärd minskning av den i allt fall ofrånkomliga — betydande — förlusten å rörelsen. Även en del högvärt gods har avletts från järnvägen, men den kvarvarande godstrafiken är i varje fall så betydande, att den torde kunna under överskådlig framtid ensam motivera järnvägens bibehållande, detta i all synnerhet som huvudparten

därav utgöres av sådana råvarutransporter, vilka anses särskilt lämpade för järnvägsbefordran.

Vid de nu avslutade förhandlingarna har, framhåller styrelsen, följaktligen aldrig bestritts, att ett realiserande av 1939 års principbeslut varit avsett att innefatta statsförvärv av KURJ. Redan på ett tidigt skede gjordes också klart, att ett sådant förvärv måste avse jämväl den av förenämnda båda biltrafikbolag bedrivna landsvägstrafiken. Vad meningarna länge och starkt brutit sig om, har däremot varit frågan om köpevillkorens avvägning, en omständighet som är lättförklarlig i betraktande av bl. a. den ytterst starka föränderlighet, som driftresultaten uppvisat. Man kunde enligt köparens representanter icke komma fram till något kalkylerat affärsvärde, varför köpesummans bestämning grundades enbart på en skälighetsprövning, med hänsyn tagen bl. a. till vad som betalats för andra icke lönsamma järnvägar. Villkoren i det avtal, som nu föreligger, äro avvägda i överensstämmelse med denna senare uppfattning, vilken på sistone kommit att biträdas jämväl av stadens förhandlingsdelegerade. Järnvägsstyrelsen anser villkoren i fråga godtagbara.

Järnvägsstyrelsen framhåller vidare, att såsom av § 3 mom. 1 i avtalet framgår, utgör summan av de överenskomna köpeskillningarna 750 000 kronor, varav till järnvägsbolaget 638 000, till bussbolaget 57 000 samt till stadstrafikbolaget 55 000 kronor. För de båda biltrafikbolagen motsvara dessa belopp respektive bolags aktiekapital, medan för järnvägsbolagets del viss reduktion gentemot detta ägt rum.

Summan av bolagens lån, vilka enligt § 3 mom. 2 skola övertagas av staten uppgick enligt 1950 års balansräkning till 206 000 kronor. Då biltrafikbolagens växelskulder utgöra tillhoppa 171 000 kronor, blir den faktiska lånesumman vid 1950 års utgång 377 000 kronor. Järnvägsbolagets svävande skulder uppvägdes däremot vid sagda tidpunkt av förefintliga rörliga tillgångar. Sedermera har emellertid ställningen ej oväsentligt försämrats, på grund av att järnvägsrörelsen under 1951 uppvisat en driftförlust av storleksordningen 150 000 kronor. Räkna man med proportionsvis samma underskott för första halvåret 1952, erhålles för den avsedda tillträdesdagen den 1 juli 1952 ett sannolikt skuldsaldo av i runt tal 600 000 kronor, varför erforderligt investeringsanslag beräknats uppgå till 1 350 000 kronor. Enligt järnvägsstyrelsens mening ligger den sålunda erhållna summan i underkant, detta med hänsyn till bl. a. att storleken av malmtrafiken under årets första månader är relativt osäker och att vid avvecklingen av en rörelse viss eftersläpning beträffande driftutgifterna plägar framträda.

Järnvägsstyrelsen förutsätter, att beträffande eventuella ytterligare driftskulder (inkl. eventuella utgifter på grund av avtal, vilka icke kunna hänföras till driften efter 1 juli 1952 eller bäras av SJ förråd) skall få tillämpas samma förfarande, som kommit till användning vid alla tidigare liknande fall, nämligen att desamma skola föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade en-

skilda järnvägar», vilket sedan 1940 finnes upplagt i statens järnvägars räkenskaper. Självfallet bör härvid sagda konto belastas jämväl med det belopp, som omförmäles i § 1 mom. 2, och å andra sidan gottskrivas värdet av å tillträdesdagen förefintliga omsättningstillgångar.

Avtalsbestämmelserna i övrigt, bl. a. rörande övertagande av personal, äro utformade helt i anslutning till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, vilka under de senare åren varit föremål för statsmakternas prövning.

Järnvägsstyrelsen erinrar, att enligt § 8 i avtalet skall KURJ från tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar, men framhåller i detta sammanhang, att ett beslut om sådant införlivande icke rimligen kan anses innefatta någon utfästelse från statens sida beträffande den framtida omfattningen av järnvägens transporttjänst. Såsom påpekats i samband med vissa tidigare förvärv, bör nämligen vid avgöranden beträffande trafikens rationella fördelning på olika samfärdsmedel en statsägd järnväg icke placeras i annan ställning än en, som fortfarande är bolagsegendom.

Som den järnvägsekonomiska situationen numera utvecklats, synes man icke lämpligen kunna dröja längre med en sådan sanering av trafikapparaten.

Då järnvägen — med nuvarande distriktsindelning — ansluter enbart till bandelar tillhörande första distriktet, torde det vara självfallet, att den skall tillföras sagda distrikt.

Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att fatta beslut om nedläggning av persontrafiken å förenämnda järnväg samt därmed sammanhängande nödig utvidgning av omnibustrafiken. Såsom förut framhållits, är en sådan omflyttning ägnad att väsentligt nedbringa driftförlusterna å järnvägen. Styrelsen förutsätter, att, därest förvärvsavtalet vinner statsmakternas godkännande, tillstånd till nedläggning av persontrafiken å järnvägen lämnas samtidigt med beslutet om järnvägens införlivande i statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsen uttalar slutligen, att tidpunkten nu synes vara inne att till behandling upptaga frågan om anslag å riksstatens driftbudget för avskrivning av sådant genom järnvägsförstatligandet tillkommet statsbanekapital, vilket icke kan beräknas bliva förräntat med av statsbanenädet utvidgning föranledd överskottsökning. För de trafiksvagaste banorna gäller det därvid icke endast eller ens främst den köpeskilling, som lämnats, eller beloppet av de skulder, som övertagits, vilka bådadera ofta varit skäligen blygsamma och icke utgöra något adekvat mått på storleken av den ekonomiska belastning, som banornas införlivande i statens järnvägar medfört. I främsta rummet framträder fastmer försämringen av driftresultatet; ifrågavarande bandelars trafikinkomster äro i intet fall tillräckliga för täckning av på desamma belöpande andelar av egentliga driftkostnader samt avsättning för förnyelse. Järnvägsstyrelsen förklarar sig vilja i en särskild skrivelse återkomma till denna fråga.

Departementschefen har anfört följande.

»I propositionen 1939: 207 har förslag framlagts för 1939 års lagtima riksdag till åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Till de enskilda järnvägar, som enligt propositionen borde införlivas med statsbanenätet, hör bland andra Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg. Statsutskottet uttalade i sitt utlåtande (nr 172) över propositionen, att det blivande förstatligandet borde omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej vore att betrakta som spårvägar eller hade liknande lokal karaktär och som över huvud taget vore av den allmänna betydelse att de borde fortbestå.

Riksdagen (skr. nr 318) biträdde statsutskottets uttalande.

Förevarande överenskommelse avser statsförvärv av i stort sett all Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnvägsaktiebolag, Köpings Omnibuss Aktiebolag och Aktiebolaget Köpings stadsbusstrafik, i vilka Köpings stad har aktiemajoriteten, tillhörig egendom, såsom Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg, vilken är den enda järnväg i landet som har spårvidden 1 093 mm, samt bolagens bilrörelser och fastigheter. Bolagens skulder och övriga förpliktelser skola övertagas av staten, varjämte en köpeskillning skall utgå med sammanlagt 750 000 kronor.

Av järnvägsstyrelsens utredning i ämnet framgår, att ifrågavarande järnväg i övervägande grad har karaktären av tillförselbana till Köpings hamn och att järnvägsbolaget förvaltas gemensamt med bussbolagen. I jämförelse med tidigare förstatligade enskilda järnvägar med närmast motsvarande spårvidd visade trafikrörelsen 1938 en totalsiffra, som något understiger trafiksiffran för Blekinge kustbanor. Trafikfördelningen är emellertid annorlunda, i det att den till förstatligande ifrågasatta järnvägens trafikrörelse omfattar i huvudsak godstransporter. Av utredningen framgår vidare bl. a., att på grund av den speciella spårvidden någon egentlig samdrift med angränsande statsbanelinjer icke kan äga rum samt att statens järnvägars reservmateriel och verkstadstjänst knappast kan ifrågakomma för Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg. Slutligen må erinras, att järnvägstrafiken är förlustbringande, medan den av bussbolagen bedrivna rörelsen visat tillfredsställande ekonomiskt resultat. Järnvägsstyrelsen har vid frågans prövning ansett sig böra föreslå att ifrågavarande järnväg m. m. förvärvas av staten. Med hänsyn till innehålllet i 1939 års principbeslut har jag icke något att erinra häremot.

Jag förordar alltså, att föreliggande avtal om statsförvärv av järnvägen samt bolagens bilrörelser och fastigheter m. m. godkännes. Avtalets bestämmelser angående undantag från försäljningen av viss tomtmark i Köping samt den i samband med förberedelserna för avtalet ingångna överenskommelsen angående egendomsbyte mellan Köpings stad och Köpings Omnibuss Aktiebolag föranleda icke någon erinran från min sida.

Järnvägsstyrelsen har äskat medel för nästa budgetår till gäldande av köpeskillningen, 750 000 kronor, samt till täckning av de lån, som skola

övertagas av staten, sammanlagt 377 000 kronor, och av till 225 000 kronor beräknade driftsförluster intill den 1 juli 1952 eller tillhopa ca 1 350 000 kronor. Jag tillstyrker, att å riksstaten för nästa budgetår anvisas ett investeringsanslag med sistnämnda belopp. Såsom styrelsen föreslagit torde eventuella ytterligare driftskulder m. m. få föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar, som ingår i statens järnvägars räkenskaper.

För personalens övertagande erfordras en ökning av antalet tjänster i lönegraden Ca 24 och högre lönegrader. Detta spörsmål torde få anmälas i samband med övriga frågor angående förändring av löneställning och antal beträffande vissa befattningar vid kommunikationsverken.»

*Utskottet.* På grundval av ett av järnvägsstyrelsen ingånget avtal har Kungl. Maj:t framlagt förslag om statsförvärv av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg jämte viss i anslutning därtill bedriven biltrafikrörelse m. m. Köpeskillingen utgör 750 000 kronor. För täckande av de lån som enligt avtalet skola övertagas av staten samt intill den 1 juli 1952 beräknade driftförluster erfordras härutöver ett sammanlagt belopp av ca 600 000 kronor, varför för ändamålet äskats ett investeringsanslag av 1 350 000 kronor.

Såsom i propositionen framhållits har den föreliggande överenskommelsen tillkommit som en följd av 1939 års principbeslut rörande enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Med hänsyn härtill anser sig utskottet böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag. Vad departementschefen vid frågans anmälan i statsrådet anfört och förordat har icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet önskar dock samtidigt framhålla följande.

Då riksdagen fattade sitt förenämnda principbeslut förutsattes bl. a., att någon försämring av viss bygds kommunikationsförhållanden icke skulle ske. Avsikten synes emellertid nu vara att i samband med statsförvärvet av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg nedlägga persontrafiken å densamma. Då en dylik åtgärd, vilken motiverats av driftekonomiska skäl, får anses innebära en djupgående förändring av de hittillsvarande trafikförhållandena, finner sig utskottet böra understryka angelägenheten av att, innan definitivt beslut fattas, frågan underkastas en omsorgsfull prövning från Kungl. Maj:ts sida. Utskottet förutsätter därvid, att under alla omständigheter en tillfredsställande transporttjänst garanteras den resande allmänheten, även om det av vissa anledningar skulle befinnas lämpligt att helt överflytta persontrafiken på vederbörande billinje företag.

Under åberopande härav får utskottet hemställa,

att riksdagen må

a) besluta, att Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg samt den Köpings Omnibuss Aktiebolag och Aktiebolaget Stadsbusstrafik tillhöriga bilrörelsen m. m. må på avtalade villkor förvärfvas av staten;

b) föreskriva, att nämnda järnväg den 1 juli 1952 skall införlivas med statens järnvägar;

c) till *Förvärv av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg m. m.* för budgetåret 1952/53 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 1 350 000 kronor.

Stockholm den 16 maj 1952.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit*  
från första kammaren: herrar Karl Andersson, Iwar Anderson, Näs-  
gård, Ohlon, fröken Andersson, herrar Leander, Gillström, Eric Ericson,  
Pålsson, Näsström, Sundelin, Lundqvist, Birger Andersson, Ragnar Persson  
och Bergman; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malm-  
borg i Skövde, Svensson i Grönvik, Boman i Kieryd, Mårtensson i Uddevalla,  
Lindholm, Staxäng, Åkerström, Johansson i Mysinge, Jansson i Kalix,  
Widén, fru Ericsson i Luleå, herrar Karlsson i Olofström och Gustafsson i  
Skellefteå.

---