

## Nr 14.

Ankom till riksdagens kansli den 15 maj 1945 kl. 2 em.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion angående förhållandet mellan bil- och järnvägstrafik i den svenska transporthushållningen.*

I en inom riksdagens andra kammare väckt, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 357, har herr *Severin* i Stockholm *m. fl.* anhållit, att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att 1944 års trafikutredning måtte få direktiv att ägna de i motionen berörda frågorna en särskild och omedelbar prövning.

I fråga om motiveringen får utskottet hänvisa till den likalydande motionen I: 215.

Över motionen hava utlåtanden inhämtats från järnvägsstyrelsen, generalpoststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, 1944 års trafikutredning, handelskamrarnas nämnd, Sveriges köpmannaförbund och kooperativa förbundet.

För det huvudsakliga innehållet i yttrandena lämnas i det följande en redogörelse.

*Järnvägsstyrelsen* framhåller, att vid förstatligande av enskilda järnvägar staten undantagslöst övertagit jämväl till vederbörande järnväg hörande bil- och bussrörelser. Vid träffande av de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar m. m., som sedermera vunnit statsmakternas godkännande, har järnvägsstyrelsen i detta stycke kunnat åberopa icke blott sin egen uppfattning utan jämväl ett mycket bestämt uttalande av 1936 års järnvägskommitté. Denna kommitté anför i den allmänna motiveringen för en lag om inlösen av enskilda järnvägar bl. a. följande: »Erfarenheten visar, att bilrörelsen, särskilt i linjetrafik, är av stor betydelse för järnvägarna som ett komplement till den av dem bedrivna trafiken och därför utgör ett numera oundgängligt hjälpmedel för fortsatt utveckling av järnvägarnas egen trafik. Järnvägarna driva själva busstrafik i stor utsträckning, och det synes icke böra komma i fråga att bryta den organiserade samverkan, som sålunda uppstått. Såsom allmän regel bör därför uppställas, att bilrörelsen alltid skall medfölja vid en inlösen, om endera parten så yrkar.»

I sitt utlåtande över nämnda kommittés betänkande har järnvägsstyrelsen understrukit detta kommitténs uttalande samt betonat vikten av, att de till-

ståndsgivande myndigheterna under den tid, som kunde återstå tills viss järnväg kunde förvärfvas, icke lämnade sin medverkan till, att av järnvägen driven eller kontrollerad yrkesmässig biltrafik komme i annans hand. Anförda uttalanden hänförde sig närmast till den föreslagna lagen om inlösen av enskild järnväg. Då i Kungl. Maj:ts proposition nr 207/1939 hela frågan om stiftande av en sådan lag sköts på framtiden, fanns givetvis ej skäl att i nämnda proposition göra detaljer i lagförslaget till föremål för uttalande. Emellertid har föredragande departementschefen framhållit, att kommitténs förslag till inlösenbestämmelser torde kunna tjäna till ledning för avgörande i åtskilliga punkter vid de förhandlingar om frivillig uppgörelse, som komme att föras. Visserligen avsåg detta uttalande i första hand grunderna för beräkning av företagens värde, men dessa grunder stå ju, då fråga är om frivilliga uppgörelser, i närmaste samband med bl. a. bestämmelserna om den överlätna egendomens och rörelsens omfattning, och kommitténs uttalande i sistnämnda hänseende har därför, som redan nämnts, tagits till rättesnöre. I konsekvens härmed har vid statsförvärv av järnvägar, som jämväl bedrivit bilrörelse, värderingen och det på grund av denna avtalade priset städse avsett järnvägsrörelsen och bilrörelsen tillsammantagna.

Vad beträffar motionärernas uttalande om en tendens till separation mellan järnväg och bilrörelse, anför styrelsen, att det hittills — så långt styrelsen har sig bekant — varit fråga om endast två enstaka fall, nämligen Nora Bergslags och Stockholm—Nynäs järnvägar. Frånsett denna detalj är emellertid järnvägsstyrelsen helt ense med motionärerna i bedömandet av den inställning till förevarande fråga, varom nämnda fall bära vittne. Styrelsen hyser den bestämda uppfattningen, att det med hänsyn såväl till trafikanternas intresse av goda förbindelser och skäliga taxor som till den allmänna transporthushållningen är av synnerlig betydelse, att vederbörande järnvägsföretag äger och kan förfoga över de busslinjer, som beröra järnvägens trafikområde.

Det är en angelägenhet av största vikt, att den samordning av bil- och järnvägsrörelse, som kunnat genomföras under årens lopp och som planeras för framtiden, ej spolieras genom åtgärder, som syfta till att inför ett förståtligande av de enskilda järnvägarna avskilja bilrörelsen från järnvägsrörelsen. Blivande förvärv för statens räkning av enskilda järnvägsföretag böra därför enligt styrelsens mening ske endast under den uttryckliga förutsättningen, att av företagen — i egen regi eller genom dotterbolag — bedriven bilrörelse medföljer vid förvärvet. Om det fortsatta järnvägsförståtligandet ej skall förfuskas, är det angeläget, att statsmakterna i ena eller andra formen lämna sitt stöd åt denna järnvägsstyrelsens uppfattning.

Vid sådant förhållande måste järnvägsstyrelsen påyrka, att hinder resas mot sådana åtgärder, som syfta till att överföra av järnväg bedriven bilrörelse till redan befintliga eller nybildade biltrafikbolag, såvida fråga icke är om rent formellt bildande av bolag, i vilka respektive järnvägsbolag äro ägare av

alla aktier och därmed i praktiken även äro ägare till bilföretagen i fråga. Vid överlåtelse av beviljade koncessioner å linjetrafik m. m. bör uppmärksamheten vara fästad på nu berörda förhållanden, varigenom ett otillbörligt avhändande av bilrörelsen, såväl formellt som reellt, bör kunna förhindras.

Styrelsen finner liksom motionärerna nu förevarande fråga vara av sådan vikt, att den bör bli föremål för särskild och omedelbar prövning genom sakkunniga. Medan denna utredning pågår och intill dess beslut rörande därvid framkomna resultat kunna fattas, synes emellertid som ett provisorium böra ordnas med en spärr mot överlåtelser av här ifrågavarande art.

*Generalpoststyrelsen* har för sin del svårt att inse, huru organisationsformen för den av ett enskilt järnvägsföretag bedrivna bilrörelsen kan inverka på priset för hela den rörelse järnvägsbolaget utövar, i varje fall icke när staten samtidigt övertager såväl järnvägs- som bilrörelsen. Skulle det i något fall befinnas för staten förmånligt att endast övertaga järnvägsrörelsen, en eventualitet som generalpoststyrelsen anser tänkbar, torde det väl snarast vara till fördel, att järnvägs- och bilrörelse drivas såsom enskilda bolag var för sig. Styrelsen kan därför icke finna den av motionärerna påvisade tendensen vara av beskaffenhet att påkalla någon åtgärd från statsmakternas sida.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* tillstyrker bifall om hemställen till Kungl. Maj:st att 1944 års trafikutredning måtte få direktiv att pröva berörda fråga och vill även framhålla lämpligheten av att trafikutredningen måtte få tillfälle att avgiva yttrande huruvida överlåtelse av en beviljad koncession å en järnväg tillhörande bilrörelse till ett företag, som icke direkt eller indirekt innehaves av järnvägsbolag, skall anstå till dess den av riksdagen begärda utredningen blivit verkställd och beslut i anslutning därtill blivit fattat.

*Statens biltrafiknämnd* uttalar, att det icke synes berättigat att — såsom av motionärerna gjorts gällande — anse statsmakternas uttalanden i samband med behandlingen år 1939 av frågan om statsinlösen av enskilda järnvägar innebära, att statens järnvägar vid förvärv av enskild järnväg skulle övertaga hela dess rörelse, alltså även av sådant företag bedriven biltrafikrörelse.

Biltrafiknämnden ifrågasätter, huruvida vid ett framtida förstatligande av de enskilda järnvägsföretag, som för närvarande driva biltrafik i egen regi, några betydande olägenheter kunna vållas därav, att ett större eller mindre antal av dessa järnvägsföretag dessförinnan kan hava överfört biltrafikrörelsen på särskilt aktiebolag. Man synes ej heller böra utgå ifrån, att av enskild järnväg bedriven biltrafik städe bör inbegripas vid ett förstatligande av järnvägen. Riktlinjen bör härvid vara att åstadkomma en sådan avvägning som icke äventyrar biltrafikens framtida bestånd såsom ett självständigt kommunikationsmedel och därmed dess förmåga att utöva en fruktbärande konkurrens med övriga trafikmedel.

Enligt biltrafiknämndens praxis hava järnvägsföretagen erhållit en i viss

mån privilegierad ställning, då företagen såsom särskilda skäl för att de skulle erhålla tillstånd till yrkesmässig biltrafik kunnat åberopa att denna biltrafik varit av betydelse såsom komplement till järnvägstrafiken.

Biltrafiknämnden erinrar vidare om att statens järnvägars överrevisorer uttalat, att järnvägar och bilar med hänsyn till driftens olika karaktär kräva olika organisationsformer.

Enligt biltrafiknämndens mening bör något absolut hinder icke heller uppställas för järnvägsföretag att till särskilt aktiebolag överföra den av företaget bedrivna yrkesmässiga automobiltrafiken. Sådant hinder synes med tillämpning av nu gällande lagstiftning icke kunna resas. Det måste anses till fyllest, att frågan, huruvida tillräckliga skäl för ett sådant överförande föreligger, prövas av vederbörande tillståndsgivande myndighet. Anledning att nu meddela särskilda föreskrifter i ämnet synes fördensskull icke föreligga.

Man torde vidare kunna utgå ifrån, att, därest Kungl. Maj:t i enlighet med 1944 års riksdags hemställan kommer att för riksdagen framlägga förslag till lagstiftning om tvångsinlösen av järnvägsföretag, erforderlig hänsyn kommer att tagas till de i förevarande motion framförda synpunkterna. De av järnvägsstyrelsen för förstatligande av enskilda järnvägsföretag utsedda förhandlingsdelegerade synas därjämte äga möjlighet att ägna uppmärksamhet åt nu ifrågakvarande spörsmål och i förekommande fall träda i kontakt med ledningen för vederbörande järnvägsföretag. Då slutligen 1944 års trafikutredning enligt för utredningen meddelade direktiv torde hava att överväga frågor angående förhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafik i allmänhet, synes något speciellt uppdrag åt utredningen att ägna här ifrågakvarande spörsmål särskild och omedelbar prövning icke vara påkallat.

*1944 års trafikutredning* anför, att frågan, om förstatligande av enskild järnväg jämväl bör omfatta järnvägen tillhörig billinje, blir endast ett moment i det större problemet om biltrafik i järnvägens regi, som i sin tur ytterst är en fråga om formerna för samverkan överhuvud taget mellan bil- och järnvägstrafik samt även sjöfart. Vid en bedömning av den remitterade frågan i dess nu angivna, naturliga sammanhang torde det av motionärerna främst uppmärksammas spörsmålet om det pris, som staten bör erlägga för järnvägs bilrörelse, icke huvudsakligen bli avgörande. Såsom redan antytts måste framför allt prövas, å ena sidan hur en rationell samverkan mellan trafikmedlen bör befrämjas, å andra sidan hur man härvid skall kunna bevara möjligheterna till en framstegsfrämjande, fri utveckling av trafikmedlen efter vars och ens tekniska och ekonomiska särart. Såsom ett viktigt specialproblem, som motionärerna av allt att döma icke tillräckligt beaktat, framträder därvid behovet av en företagsekonomiskt lämplig form för bedrivande av järnvägsägd bilrörelse.

Trafikutredningen har med det nu sagda endast velat antyda de vittutseende och trafikpolitiskt centrala spörsmål, som sammanhänga med den mera speciella fråga, vilken motionen tar sikte på. Det ingår uppenbarligen redan i

trafikutredningens uppgifter att förutsättningslöst behandla dessa spörsmål, och utredningen har också påbörjat arbetet härmed. Utredningen får därför hemställa, att motionen icke måtte föranleda någon åtgärd.

*Handelskamrarnas nämnd* anser icke, att statsmakterna på sätt motionärerna ha velat göra gällande uttalat sig rörande det i motionen berörda spörsmålet, huruvida statsinlösen av enskild järnväg även skall omfatta av densamma driven bilrörelse. Då 1944 års riksdag hos Kungl. Maj:t hemställt om förslag till lag, varigenom enskilda järnvägar kunna tvångsvis inlösas av staten, finner handelskamrarnas nämnd det icke behöfligt att riksdagen nu — som motionärerna yrkat — föregriper Kungl. Maj:ts förslag till lagbestämmelser i ämnet. Förevarande fråga utgör nämligen allenast en mindre del av det större frågekomplexet om tvångsvis genomfört järnvägsförstatligande. Vid Kungl. Maj:ts behandling av denna fråga torde automatiskt även det av motionärerna berörda spörsmålet bliva föremål för bedömande. Ett ytterligare skäl för ett avstyrkande av förevarande motion synes nämnden vara det förhållandet, att 1944 års trafikutredning, som enligt motionärernas yrkande skulle få i uppdrag att ägna de i motionen berörda frågorna en särskild och omedelbar prövning, jämlikt de för utredningen redan nu meddelade direktiven icke lär kunna undgå att upptaga förevarande spörsmål till prövning i samband med övervägandet av frågan om förhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafik i allmänhet.

*Handelskamrarnas nämnd* har i själva principfrågan framhållit, att en utveckling, innebärande att statens järnvägar i en nära framtid icke endast komma att behärska samtliga järnvägar utan även en mycket betydande del av landets biltrafik, måste för trafikens sunda utveckling medföra påtagliga och allvarliga faror. Med hänsyn härtill torde en viss återhållsamhet vid statens fortsatta förvärv av billinjer vara erforderlig. Icke all den av skilda järnvägsföretag bedrivna biltrafiken är oundgängligen nödvändig för järnvägsdriftens fortsatta bedrivande. Framdeles liksom hittills bör dock denna fråga på samma sätt som övriga i samband med inlösningen av enskilda järnvägar uppkommande frågor göras till föremål för överläggningar i varje särskilt fall mellan kungl. järnvägsstyrelsens för hithörande ärenden utsedda förhandlingsdelegerade samt de enskilda järnvägsbolagens representanter. Vägledande i själva principfrågan synes därvid böra vara bl. a. de riktlinjer rörande kommunikationsväsendets nydaning, som finnas återgivna i propositionen till 1939 års riksdag rörande järnvägs förstatligande.

*Sveriges köpmannaförbund* framhåller, att inlösningar av enskilda järnvägar genomgående skett i fullt samförstånd parterna emellan. Det förhållandet, att ett järnvägsföretag under särskilt bolag driver eller önskar driva bilrörelse, torde icke utgöra tecken på att företaget härigenom avser att vid en framtida inlösen av järnvägen undandraga bilrörelsen från inlösningen. På grund av järnvägs- och bilrörelsernas skilda karaktärer, olika följsamhet i fråga om den

tekniska utvecklingen och olika anpassningsförmåga efter den dagsaktuella trafiksituationen står det i full överensstämmelse med kraven på rationell organisation, att dessa båda slag av rörelser drivas under olika organisationsformer — ett förhållande som också styrkes av ett av överrevisorerna vid granskningen av statens järnvägars verksamhet år 1944 gjort uttalande angående statens järnvägars organisation av dess bilrörelse.

Erfarenheten visar, att vid inlösens genomförande intet framkommit, som direkt synes hindra statsmakternas strävanden att söka enhetliggöra järnvägsnätet eller medföra ekonomiskt ofördelaktiga konsekvenser för statens järnvägar. Då vidare 1944 års trafikutredning kan förväntas få i uppdrag att verkställa utredning i frågan om förhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafik i hela dess vidd, synes något särskilt riksdagens beslut i frågan icke vara erforderligt.

*Kooperativa förbundet* anser, att statens järnvägars förvärv av billinjer, vilka höra till enskilda järnvägar, som förstatligas, vara av värde, i den mån därigenom skapas större förutsättningar för samtrafik och genomgångsbefordran av godssändningar i gemensamt fraktavtal. Å andra sidan måste en dylik utveckling väcka betänkligheter, därest statens järnvägar därigenom i större utsträckning kommer att behärska med järnvägarna parallella trafiklinjer.

Såvitt det är styrelsen bekant, ha statens järnvägar hittills icke i något fall erhållit bemyndigande att övertaga enskild järnvägsdrift, utan att dennas biltrafiklinjer samtidigt ingått i köpeavtalet. Det förefaller icke heller styrelsen, som om statsmakternas beslut om förstatligandet av enskilda järnvägar måste tolkas så, att det endast får gälla de enskilda järnvägarnas rälsbundna trafik.

Några fall av prejudicerande art, vilka kunna tolkas i motsatt riktning, kunna icke sägas ha förekommit.

Ehuru styrelsen sålunda icke kan finna, att det av motionärerna påpekade förhållandet för närvarande är av aktuellt intresse, önskar dock styrelsen i princip understödja syftet med motionärernas yrkande, att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att 1944 års trafikutredning får direktiv att pröva de berörda frågorna. Styrelsen hyser dock den uppfattningen, att dessa spörsmål knappast äro förtjänta av en speciell prövning utan böra undersökas i samband med övriga frågor, som trafikutredningen har att taga ställning till.

*Utskottet.*

För egen del får *utskottet* anföra följande.

Efter att inledningsvis hava berört omfattande trafikpolitiska spörsmål utmynnar motionen närmast i ett förslag att frågan, huruvida ett förstatligande av enskild järnväg bör omfatta jämväl denna tillhörig bilrörelse, skall underkastas särskild prövning av 1944 års trafikutredning. Om ej sistnämnda slag av rörelse kan bli föremål för statsinlösen samtidigt med vederbörande järnväg, skulle det enligt motionärerna kunna medföra ekonomiskt ofördelaktiga

konsekvenser för staten: ett övertagande av jämväl bilrörelsen skulle äventyras i sådana fall, då särskilda bolag bildats för densamma.

Motionärerna hävda vidare att det skulle stå i överensstämmelse med av statsmakterna gjorda uttalanden, att statsförvärv av enskild järnväg även skall omfatta till denna hörande bilrörelse. Motionärerna torde härvid åsyfta det år 1939 fattade principbeslutet angående statsinlösen av enskilda järnvägar. Av de till utskottet avgivna yttrandena framgår emellertid, att delade meningar råda om innebörden av nämnda beslut i nu förevarande hänseende. Hur beslutet i fråga än skall tolkas, är dock att märka, att hittills av enskild järnväg bedriven bilrörelse undantagslöst följt med vid statens övertagande av järnvägen. Detta utesluter likväl icke, att den i motionen väckta frågan förtjänar beaktande för framtiden. Såsom framhålles av bland andra 1944 års trafikutredning utgör spörsmålet endast en del av det större problemet om biltrafik i järnvägs regi och sammanhänger ytterst med frågan om formerna för samverkan mellan bil- och järnvägstrafik över huvud taget. I trafikutredningens uppdrag ingår redan att förutsättningslöst behandla dessa spörsmål, och utredningen har, såsom framgår av dess yttrande, redan påbörjat arbetet härmed. Vid detta förhållande synes motionärernas önskemål om en utredning av frågan redan tillgodosett. Man torde vidare kunna utgå ifrån att därest Kungl. Maj:t i enlighet med 1944 års riksdags hemställan kommer att för riksdagen framlägga förslag till lagstiftning om tvångsinlösen av järnvägsföretag, erforderlig hänsyn kommer att tagas till de i förevarande motion framförda synpunkterna.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att ifrågavarande motion, II: 357, icke måtte föranleda någon andra kammarens åtgärd.

Stockholm den 15 maj 1945.

På utskottets vägnar:

L. O. SKANTZE.

---

Närvarande: herrar *Skantze*, *Hedqvist*, *Jonsson* i Malmgrava, fru *Svedberg*, herrar *Boman* i Stavsund, *Persson* i Svensköp, *Engström*, *Nilsson* i Varuträsk, *Jansson* i Aspeboda och *Jonsson* i Järvsand.

---

**Reservation**

av herr *Hedqvist*.

---