

Nr 370

Av fru Sandström och herr Anderson i Sundsvall, i anledning av
*Kungl. Maj:ts framställning om anslag till förvärv av bil-
linjer åt statens järnvägar.*

I bilaga 27 till årets statsverksproposition, Kapitalbudgeten, föreslås att statens järnvägar skall erhålla 500 000 kronor till inköp av billinjer. Järnvägsstyrelsen har för ändamålet äskat 1 miljon kronor med den motivering-
en att styrelsen vill »tillvarata de tillfällen, som i fortsättningen kan erbjuda sig», att göra förmånliga köp. Huruvida den begärda summan kan komma till användning säges bero på i vilken omfattning man kan komma till godtagbara uppgörelser. Från föregående budgetår finns en behållning på 500 000 kronor, vadan järnvägsstyrelsen avsåg att kunna disponera 1,5 miljoner kronor för nämnda ändamål.

Departementschefen har prutat ned den av järnvägsstyrelsen begärda summan med en halv miljon kronor, och vad som sålunda skall stå till disposition för SJ:s förvärv av billinjer under nästkommande budgetår är en miljon kronor. Det är med en viss tillfredsställelse vi noterar, att departementschefen i år varit restriktiv i fråga om anslag till här berörda ändamål. Tidigare har mycket större summor ställts till förfogande, och följderna har också blivit, att SJ:s trafikapparat på landsvägarna vuxit med en hastighet, som ställer de så många gånger upprepade påståendena att det skall ta hundra år innan SJ har monopolställning inom landsvägstrafiken i en egendomlig dager. Enligt busslinjeutredningens betänkande II har »den starka expansion, som utmärkt den statliga och kommunala sektorn» inneburit, att dess andel i såväl den totala linjelängden som den totala bussparken ökat från 1/5 år 1944 till 2/5 år 1949 och 1954 utgjorde omkring hälften av hela trafiksektorn.

När SJ för jämnt 20 år sedan började med denna trafikpolitik skedde detta under trycket av 30-talets depression och ansågs då nödvändig på grund av det konkurrenshot man kände från den dåvarande landsvägstrafiken i en tid, då hela trafikvolymen krympt. Från statsmakternas sida var man då i färd med att vidta särskilda åtgärder för reglerande av trafikapparaten, åtgärder, som aldrig genomfördes, därför att depressionen visade sig vara snabbt övergående. Konkurrenssynpunkten har dock under hela denna 20-årsperiod varit ett av argumenten till den fortsatta expansionen, ehuru man ofta velat utbyta detta argument mot andra, exempelvis »praktiska synpunkter».

Ofta har man också i denna debatt hört tongångar med rent humanitär färg. SJ har möjlighet — har det sagts — att driva busstrafik på svaga linjer och kompensera förlusterna på dessa avsnitt med vinsterna från de mera tätbefolkade bygdernas trafiklinjer. I debatt om SJ:s billinjeköp vid 1952 års riksdag sade utskottets talesman, att »hela vår strävan i det svenska samhället har dock fått en sådan inriktning, att det kan sägas vara riktigt att även på detta område beträda vägar som möjliggöra utjämning». Detta och många andra citat, som skulle kunna anföras ur de senare årens återkommande debatter, vill ge SJ en prägel av idealitet, som står i en viss kontrast till en rent affärsmässig och konkurrensbetonad strävan. Det är dock svårt att i praktiken finna denna Robin Hood-attityd genomförd. När SJ fått lokalt monopol har det ofta hänt — vilket stundom omvittnats även i riksdagen — att mindre bärande linjer nedlagts och trafikmöjligheterna för ortens befolkning försämrats. Detta har då kallats rationalisering, men bakom denna rationalisering har legat rent affärsmässiga synpunkter.

Eftersom debatten i dessa frågor varit så skiftande och argumenten så olika har sålunda de ideella synpunkterna växlat med de rent affärsmässiga. Det har framhållits att SJ, som har svårt att ekonomiskt klara sin egentliga rörelse på rälsen, för lönsamhetens skull måste komplettera rörelsen med landsvägstrafik. Alltjämt väntar vi på de klara linjerna och de utformade principerna för den framtida reguljära trafiken i vårt land. Det är den uppgiften som 1953 års trafikutredning bl. a. har att lösa, och ju längre denna utredning drar ut på tiden, desto lättare torde vissa av problemen bli att lösa.

Utvecklingen på trafikområdet med en växande statlig sektor har redan visat vart det bär hän på detta område. Enligt busslinjeutredningens betänkande, avlämnat i juni i fjol, har de statliga förvärven av reguljära billinjer medfört en successiv krympning av biltrafiknämndens och länsstyrelsernas möjligheter att verka för linjetrafikens ändamålsenliga ordnande, »en utveckling, som icke torde hava varit förutsedd vid tillkomsten av 1940 års förordning». Detta påpekande sammanhänger med den särställning den statliga trafiken intar i förhållande till den enskilda. Enligt Kungl. Maj:ts brev av 1941, vars bestämmelser sedermera överflyttats till Kungl. Maj:ts brev den 11 januari 1952, har exempelvis SJ bemyndigats att bedriva sin biltrafik utan särskilt tillstånd av de lokala myndigheterna och utan dessas fastställande av turlistor och taxor. Enligt 1940 års lagstiftning skall länsstyrelserna och — i fråga om genomgående trafik i mer än ett län — biltrafiknämnden vara tillståndsmyndigheter och samordnande organ för den reguljära biltrafiken.

Vid trafikärendens avgörande har myndigheterna möjligheter att höra olika lokalt betonade synpunkter och önskemål och har också — såsom lagen avsett — möjlighet till överblick och samordning över trafikapparaten. Detta gäller emellertid inte den trafik som bedrivs av statliga företag. Här

är det andra synpunkter, som gör sig gällande och som ofta i mindre utsträckning beaktar lokala synpunkter. Allteftersom den statliga trafikapparaten sväller ut, krymper, som busslinjeutredningen påpekar, de lokala myndigheternas möjligheter till såväl samordning och reglerande av trafiken som möjligheter att kontrollera taxor och turer. Om utvecklingen fortgår i samma takt som hittills, kommer ganska snart linjetrafiken att planeras och skötas på samma sätt som järnvägen, inom vars område centrala lämplighets-, lönsamhets- och rationaliseringssynpunkter måste göra sig gällande.

Lika litet som man lokalt kan inverka på att SJ drar in järnvägsturer eller upphör att stanna vid vissa stationer eller helt enkelt lägger ned trafiken på vissa banor, lika litet torde man kunna inverka på att inom ett område med statligt trafikmonopol på landsvägen turer läggs ned, hållplatser ändras eller trafiklinjer upphör. Dylika åtgärder må vara riktiga ur företagsekonomiska synpunkter. Men när man kommit så långt, torde det vara slut med talet om att SJ:s förvärv av billinjer är betingat av det ädelmodiga syftet att ge landsbygden bästa möjliga trafikförhållanden och upprätthålla svaga linjer genom inköp av vinstgivande och bärkraftiga sådana på andra håll för den allmänna utjämningens skull.

De fördelar som den enskilda trafiken i relativt små enheter i själva verket har är något som man velat skjuta i bakgrunden genom att framhålla de nackdelar, en sådan trafik stundom säges innebära. De mindre enheterna i enskild ägo har dock en möjlighet till smidig anpassning, till drift med större eller mindre vinst, vilket också gör det möjligt att upprätthålla linjer som inte alltid är så vinstgivande, men som inom den lilla räjongen kan anpassas efter lokala konjunkturen och förutsättningar. Detta är ofta till fördel för ortsbefolkningen ur trafikal synpunkt. Den svällande privata bilparken har visserligen gjort att de enskilda bussföretagen numera har ett mindre trafikunderlag, vilket skapat svårigheter. Men bussföretagens svårigheter är också till stor del beroende av den statliga beskattningspolitiken i fråga om bussar liksom av den investeringskatt, som drabbar de enskilda men inte de statliga företagen.

Den dominans SJ numera har på landsvägstrafikens område och den hårda konkurrens från de statliga trafikföretagen, som de enskilda mångenstädes får kännas vid, har självfallet skapat större benägenhet för många enskilda trafikutövare att helt enkelt ge upp och sälja sitt företag exempelvis till SJ, som hittills haft stora årliga anslag för att ständigt vara berett på dylika möjligheter. Talet om att de enskilda »står i kö för att få sälja» kan synas vara riktigt, men bakgrunden till denna företeelse är helt enkelt den press som de här antydda åtgärderna av olika slag utövar på de enskilda företagen.

Då vi alltså anser att den utveckling, som sker på detta område, i längden måste leda till statligt trafikmonopol och redan nu visat verkningar av

olyckligt slag, kan vi inte av principiella skäl medverka till att ens den blygsamma summa av 500 000 kronor, som i år begäres för SJ:s billinjeinköp, utgår för ändamålet. Med anledning härav hemställles,

att riksdagen måtte avslå departementschefens hemställan i bilaga 27 till årets statsverksproposition, punkten c) under rubriken Biltrafik, som avser förvärv av billinjer.

Stockholm den 26 januari 1956

Ragnhild Sandström

John R. Anderson
i Sundsvall