

Nr 240

Av herr **Karlsson** i Stuvsta **m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om vissa investeringsanslag under statens järnvägars fond.*

Den investeringsbegränsande politik, som genomförts under flera år, har vid statens affärsdrivande verk skapat svårigheter, vilka med varje år blir allt större. Den synnerligen restriktiva investeringspolitiken hindrar den tekniska utvecklingen vid verken, omöjliggör för dem att tillgodose förefintlig efterfrågan på deras tjänster och hotar i vissa fall att undergräva deras ekonomiska ställning. En investeringspolitik med dylika konsekvenser kan inte försvaras ur varken ekonomiska eller andra samhällliga synpunkter.

Investeringsbegränsningarna drabbar i stort sett småföretagare, som är beroende av krediter, de offentliga investeringarna av stat och kommuner i vägar, bostäder, skolor, sjukhus o. s. v. samt statens affärsdrivande verk och andra av staten kontrollerade företag. Om man bortser från kvoteringen för industribyggnader har denna politik däremot ingen egentlig betydelse för de privata storföretagen. På grund av i allmänhet stora vinster och därför mer än tillräckligt eget kapital kan de rationalisera och expandera i stort sett ohämmat. Begränsningen av investeringarna vid småföretagen samt i statlig och kommunal verksamhet innebär att spara vissa mängder arbetskraft och material som de privata storföretagen kan tillgodogöra sig. Sett ur denna synpunkt innebär den förda investeringspolitiken stora fördelar för dessa storföretag i en tid av konkurrens om arbetskraft och material.

Avvägningen av investeringarna på olika samhällsområden är en både intresse- och bedömningsfråga. Likväl har det hittills alltid ansetts, att en utveckling av produktionen och inte minst dess tekniska betingelser måste vara grundvalen för en sund ekonomisk politik. Särskilt har detta betraktats som det verksamaste medlet mot inflationistiska tendenser inom det ekonomiska livet.

På grund av investeringsbegränsningarna inom statens vattenfallsverk vållas genom strömbrist av och till produktionsinskränkningar på flera håll. I perspektivet ligger ransonering vid ogynnsamma väderleksförhållanden och även under förutsättning av betydande insatser från reservkraftverk, baserade på importerade bränslen.

I statsverkspropositionen redovisas järnvägsstyrelsens förklaring om att

på grund av investeringsbegränsningarna vissa inträffande kostnadsökningar måste kompenseras genom taxehöjningar i stället för teknisk rationalisering. Statens järnvägar är överbelastade på de centrala, avgörande linjerna, vilket kräver snabb utbyggnad av rangerbangårdar, utbyte av räls och andra förstärkningsarbeten, snabb utbyggnad av dubbelspåren, anskaffning av rullande materiel m. m., om företaget skall kunna tillmötesgå det ökade behovet av tjänster. De nuvarande bristerna och överbelastningen är orsakerna till förseningarna i gods- och persontrafik liksom till de ohyggliga trafikolyckor som hemsökt SJ. I en tid av allmän ekonomisk expansion inom landet är det orimligt att som nu sker hindra en motsvarande teknisk utveckling och expansion i fråga om den livsnerv inom kommunikationsväsendet som statens järnvägar utgör. Lika litet kan säkerheten för den resande allmänheten få eftersättas på grund av investeringsbegränsande åtgärder.

Det invändes måhända, att då SJ inte förmår att själv ackumulera tillräckligt kapital måste en kreditbegränsning tillämpas. Invändningen är ohållbar av flera skäl. Företaget har hittills väl förmått förränta investerat kapital. Det är en hörnpelare i landets ekonomiska liv, och en i förhållande till näringslivets utveckling otillräcklig kapacitet hos järnvägarna kan komma att kännbart hämma vår ekonomiska utveckling. Kommer här till, att det rör sig om ett samhälleligt företag, som utifrån samhälleliga hänsyn — till befolkning och näringsliv — och med förbigående av vinstsynpunkter ålagts att driva trafik inom stora områden där sådan vare sig är eller kan bli räntabel och än mindre vinstgivande, och där underskottet måste täckas av överskottet från andra linjer.

Vart den förda investeringspolitiken lett i fråga om televerket är allom bekant. När vid innevarande budgetårs början abonnenter till nära 22 000 telefonapparater hade att räkna med väntetider från tre månader och upp till flera år framstår det orimliga i statens utvecklingshämmande politik gentemot sina egna företag. Det finns inget privat och samhällsbehövt stort företag här i landet, som har någon som helst liknande kännning av statsmakternas ekonomiska politik.

Det går inte att frigöra sig från tanken att starka krafter inom det privata näringslivet söker utöva påtryckningar på statsmakterna för att hindra utvecklingen av statens företag. Bakom skallet mot krediterna till Statens skogsindustrier ligger rädslan för konkurrens hos de privata monopolföretagen inom trävaruindustrien. Det statliga företaget som inte likt de privata inom branschen uppstått på baggböleriets grund är i behov av expansionskrediter. Privatmonopolistiska krafter söker uppenbarligen också hämma utvecklingen av Norrbottens järnverk, trots att detta företag nu synes ha tillräckliga egna resurser för betydande expansion och utveckling till god lönsamhet.

Vi kan inte acceptera den nuvarande investeringspolitiken gentemot de

statliga företagen, därför att den är tekniskt och ekonomiskt utvecklingshämmande samt gynnar privatföretagen på statsföretagens bekostnad.

I fråga om statens järnvägar föreslår vi därför i första hand bifall till järnvägsstyrelsens äskande för budgetåret 1957/58 då det gäller investeringsanslagen till de mest viktiga ändamålen. Vi anser också att projektet om elektrifiering av sträckan Borås—Alvesta redan nu bör bifallas.

Under hänvisning härtill hemställer vi,

att riksdagen i huvudsaklig överensstämmelse med vad järnvägsstyrelsen föreslagit måtte besluta

1. att för budgetåret 1957/58 under statens järnvägars fond anvisa följande investeringsanslag, nämligen

a) Byggnader och anläggningar:

1. Bangårdar	kr. 30 000 000
2. Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	» 16 000 000
3. Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö	» 2 500 000
4. Fortlöpande förstärkning av spåröverbbyggnaden	» 22 000 000
5. Broar m. m.	» 2 200 000
6. Husbyggnader	» 12 300 000
7. Signalsäkerhetsanläggningar	» 16 900 000
8. Vägskyddsanläggningar	» 6 000 000
9. Telefonanläggningar m. m.	» 8 000 000
10. Anläggningar för elektrisk tågdrift ...	» 8 700 000
11. Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet	» 12 500 000
12. Lokstations- och driftverkstadsanläggningar	» 5 200 000
13. Anläggningar vid huvudverkstäder ...	» 4 600 000
14. Anläggningar vid förrådsavdelningen	» 1 700 000

b) Rullande materiel:

1. Anskaffning av lok och lokomotorer ...	» 40 900 000
2. Anskaffning av motorvagnar och rälsbussar	» 21 200 000
3. Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar	» 23 150 000
4. Anskaffning av godsvagnar	» 60 200 000
5. Ombyggnad av rullande materiel	» 8 000 000

c) Sjöfartsmateriel:

Ny tågfärja	» 14 000 000
-------------------	--------------

d) Biltrafik:

1. Garage- och verkstadsbyggnader	kr.	4 530 000
2. Anskaffning av bilmateriel	»	4 800 000
3. Förvärv av billinjer	»	1 000

e) Övriga anslag:

1. Försvarsberedskap vid statens järnvägar	»	3 000 000
2. Inventarier m. m.	»	9 000 000
3. Statens järnvägars dispositionsanslag	»	10 000 000

2. att för budgetåret 1957/58 under statens järnvägars fond till förvärv av Stockholm —Nynäs järnväg m. m. beräkna ett investeringsanslag av 7 000 000 kr.

Stockholm den 24 januari 1957

Erik Karlsson

Helmer Holmberg

Henning Nilsson