

Nr 74

Av herr **Darlin m. fl.**, om *rationalisering av statens järnvägars buss- och biltrafikerörelser.*

Sedan flera år driver statens järnvägar och postverket buss- och biltrafik i betydande omfattning. Statens järnvägars biltrafik startade i egentlig mening 1921. Till en början var det i regel fråga om tillförsellinjer, men från och med 1935 började en planmässig expansion av linjenätet, och enskilda trafikföretag förvärvades. Från 1935 anvisade också riksdagen särskilda anslag för inköp av privata billinjer. Det nuvarande linjenätet har uppstått genom dels linjer som SJ har startat, dels linjer som övertagits i samband med förstatligande av enskilda järnvägar dels ock linjer som förvärvats från privata företag.

År 1958 uppgick den trafikerade väglängden till omkring 26 000 km, antalet bussar till 2 024, lastbilarna till 924 och antalet resande till drygt 60 miljoner. Biltrafikerörelsen inbringade totalt 83,3 milj. kronor, och efter avdrag för utgifterna och beräknad ränta kvarstod ett driftöverskott på 3,5 milj. kronor.

Postverkets biltrafik eller postdiligensnätet omfattar för närvarande 42 linjer, sammanlagt ca 7 900 km. Många av dessa linjer ligger inom glesbygdsområden, där ekonomiskt lönande drift ej kan upprätthållas. Utgifterna för diligenstrafiken översteg också år 1958 inkomsterna med 3,8 milj. kronor.

Den totala statliga biltrafiken omfattade år 1958 ca 3 200 fordon med en sammanlagd trafiksträcka på ca 130 milj. km. Bruttointäkterna uppgick till omkring 160 milj. kronor.

Förvaltningen av den omfattande biltrafiken sköts förutom av SJ och postverket av ett antal fristående företag av aktiebolagskaraktär. Det största av dessa bolag GDG biltrafikaktiebolag, som övertogs av staten i samband med förstatligandet av Bergslagsbanan. Även om ett nära samarbete sker i trafikärenden är de olika bolagen helt självständiga i administrativa och förvaltningstekniska frågor.

I olika sammanhang har en enhetligare organisation aktualiserats. Någon lösning av problemet har dock icke uppnåtts, och riksdagens revisorer har i sin berättelse för år 1959 på nytt tagit upp frågan. Där påpekas att även om en förbättring i här berört avseende inträtt genom Kungl. Maj:ts beslut i december år 1958 om en geografisk fördelning av trafikområdena kan det

ifrågasättas om den fördelning mellan SJ:s biltrafik och ett antal statsägda bolag som tillämpas är ändamålsenlig och motiverad. Uppdelningen har, som revisorerna påpekat, icke uppkommit därför att den är överlägsen som organisationsform utan för att den är historiskt betingad. Enligt revisorerna synes ekonomiska fördelar vara att vinna därest biltrafiken drevs under mera enhetliga former, och de föreslår en utredning rörande möjligheterna att sammanföra de under statens järnvägars ledning drivna buss- och biltrafikföretagen.

Enligt vår mening synes avsevärda fördelar vara att vinna på en rationellare organisation och drift av de statliga biltrafikföretagen. Den av revisorerna rekommenderade utredningen bör därför snarast komma till stånd. Utredningens direktiv bör dock utvidgas till att omfatta även uppgiften att pröva huruvida icke en reprivatisering i viss utsträckning är att föredraga före fortsatt statlig drift. Det kan nämligen icke anses vara en statens primära uppgift att i så stor utsträckning som möjligt ombesörja biltrafiken, icke ens då det är fråga om rena tillförsellinjer till statens järnvägar. Enskild drift synes ur flera synpunkter innebära så uppenbara fördelar, att ett överförande från statlig drift bör eftersträvas.

Med stöd av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning i syfte dels att, för åstadkommande av en rationellare organisation och drift, sammanföra de under statens järnvägars ledning drivna buss- och biltrafikerörelserna, dels ock att i samband därmed undersöka möjligheterna att i enskild ägo överföra av staten ägda trafikföretag.

Stockholm den 22 januari 1960

Gösta Darlin

Carl Eric Hedin

Jöns Nilsson

i Bästekille

Tage Magnusson

Dag R. Edlund

Lennart Stiernstedt

i Borås