

## Nr 38.

Av fru Sandström m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till förvärv av billinjer för statens järnvägars räkning.

I årets statsverksproposition, bilaga 27, gällande kapitalbudgeten äskas liksom tidigare år 2 milj. kronor till förvärv av billinjer för statens järnvägars räkning. I järnvägsstyrelsens petita upptogs denna numera obligatoriska summa med den motiveringen att »för sådana angelägna förvärv av billinjer, varom förhandlingar pågå, och där en uppgörelse icke längre kan uppskjutas, erfordras minst 2 milj. kronor för nästa budgetår». Huruvida järnvägsstyrelsen närmare preciserat angelägenheten av dessa inköp framgår inte av statsverkspropositionens återgivande av vad styrelsen begärt. Och departementschefen har inte närmare kommenterat äskandet i fråga.

Departementschefen har inte blundat för att trafiken på järnvägarna nu närmat sig gränserna för »det maximala kapacitetsutnyttjandet» och att det sålunda för statens järnvägars spårbundna trafik fordras avsevärda investeringar för att öka järnvägarnas kapacitet. Vad godstransporter beträffa säger departementschefen, att det är önskvärt, att järnvägarna utföra en större del av transporterna på längre avstånd — inte minst därför att behovet av arbetskraft för sådana transporter i genomsnitt torde vara lägre vid järnvägs- än vid landsvägstransport. Statens järnvägar har inte på senare tid kunnat fylla alla de anspråk, som ställts på den spårbundna trafiken, och ingen torde kunna bestrida, att det är nödvändigt med en kraftig upprustning av bl. a. järnvägens rullande materiel. Denna i statsverkspropositionen redovisade situation beträffande statens järnvägar kan emellertid inte tas till intäkt för att den spårbundna trafiken skulle lida avbräck av den under senare tid ökade linjetrafiken på landsvägarna. Vad som ursprungligen ledde statens järnvägar in på tanken att lägga sig till med landsvägstrafik i form av förvärv av billinjer var — om man undantar några enstaka företeelser på 20-talet — den situation, som rådde på 1930-talet och som i fråga om järnvägarna var en alldeles motsatt den som nu råder. Då kunde man tala om en för järnvägarna kännbar konkurrens från landsvägstrafiken, eftersom hela transportvolymen var knapp på grund av depressionen; nu kan man inte tala om någon sådan kännbar konkurrens. Det vore uppenbart oriktigt i en situation, där järnvägarna nått »gränserna för det maximala kapacitetsutnyttjandet».

Om sålunda tidigare utnyttjade argument för en fortgående socialisering av landsvägstrafiken i statens järnvägars direkta eller indirekta regi helt bortfallit, så måste det finnas ett annat argument. Det argumentet har inte redovisats.

Det finns många omständigheter att beakta i samband med denna obesvarade fråga. När investeringsavgiften behandlades under höstriksdagen 1951, ville riksdagsmajoriteten inte gå med på att i detta avseende låta den privata linjetrafiken stå på jämbördig bas med den statliga. Det gavs då en klar prioriterätt åt den statliga trafiken, som inte drabbades av den fördyring, de privata företagarna måste vidkännas i och med investeringsavgiften. Denna skatt infördes för att åstadkomma en viss återhållsamhet i fråga om investeringar. Gränserna drogades inte mellan absolut nödvändiga och mindre nödvändiga investeringar. Däremot skedde en gränsdragning mellan statliga-kommunala investeringar å ena sidan och privata å den andra. Bevillningsutskottet uttalade emellertid i sitt betänkande nr 65, att det »torde kunna förutsättas, att staten och kommunerna komma att självmant iakttaga önskvärd återhållsamhet i avseende å sin investeringsverksamhet». Om det i järnvägsstyrelsens petita och i kommunikationsdepartementets därpå grundade äskanden någonstans skulle finnas utrymme för denna önskvärda återhållsamhet, så vore det väl i fråga om inköp av privata billinjer, vilka inköp under nuvarande förhållanden måste betraktas som närmast onödiga, ifall det gamla konkurrensargumentet anföres i sammanhanget.

År 1944 tillsattes inom järnvägsstyrelsen en delegation med uppgift att framlägga förslag till »en så rättvisande driftbokföring och resultatredovisning som möjligt för statens järnvägars bilrörelse». Utredningen kallade sig »1944 års bilbokföringssakkunniga» och framlade sitt betänkande 1945. Till betänkandet finns fogad en tablå med beräkning av den inkomstökning, statens järnvägars trafik erhållit genom att nedsättningar av järnvägens biljettavgifter kunnat slopas sedan konkurrerande bilföretag förvärvats. Av tablån kan man exempelvis utläsa, att under ett år blev merinkomsten på linjerna till Huddinge och Stuvsta över 21 000 kronor, sedan statens järnvägar blev allena rådande där. Linjen Göteborg—Kungsbacka gav också genast över 20 000 kronor i merinkomst, linjen Malmö—Lund över 153 000 kronors inkomstökning på grund av att taxenedsättningarna slopades. Här ha nu endast angivits några få exempel ur en exempelsamling omfattande ett sjuttioal angivna linjesträckor. Siffrorna avse ett år i början av 1940-talet. Inkomstökningen av ifrågakvarande slag måste ha blivit större sedan dess. Med denna öppna deklaration på bordet torde det vara svårt att i fortsättningen driva den meningen, att ett statligt övertagande av linjetrafiken skulle *förbilliga* allmänhetens kostnader för personbefordran. Det förefaller snarare vara så, att ett statligt monopol på landsvägstrafiken fördyrar allmänhetens kostnader.

Ser man på utvecklingen från exempelvis början av år 1938 och intill årsskiftet 1950—1951, har det skett en mycket påtaglig förskjutning från privat till statlig-kommunal drift av linjetrafiken. Procentuellt har antalet körkilometer vid angivna tidpunkter i mycket hög grad förskjutits till förmån för statens järnvägar eller dess dotterbolag. Denna förskjutning kan iakttagas över hela landet. Utvecklingen kan också avläsas i ökningen av vagnparken. Vid ingången av nu löpande budgetår hade statens järnvägar 1 500 vägbussar. GDG hade vid 1951 års ingång över 400 vägbussar. I dag torde sålunda statens järnvägar med dotterbolag förfoga över minst 2 000 bussar. Man kan inom denna sektor också räkna in postverkets bortåt 200 bussar. Det blir i runt tal 2 200 bussar inom den statliga sektorn. Inom linjetrafikutövarnas organisation finnas för närvarande i runt tal 2 600 bussar. Postverket, som budgetåret 1950/51 erhöll 250 000 kronor för inköp av privata billinjer, har för innevarande år ett disponibelt anslag för samma ändamål på 500 000 kronor och begär för nästkommande budgetår 700 000 kronor. Statens järnvägar säger sig behöva »minst» 2 milj. kronor även i år. Det kommer sålunda inte att dröja länge, förrän den statliga sektorn inom landsvägstrafikens område överflyglar den privata och blir dominant. Postverkets diligenstrafik har en delvis annan karaktär än statens järnvägars linjetrafik. Postens primära uppgift är att så utgrenat som möjligt befordra främst post och i samband härmed — traditionsenligt — även passagerare. Statens järnvägars primära uppgifter ligga inom ramen för dess spårnät, och där tycks finnas övernog att sköta under den närmaste tiden. Tanken, att statens järnvägar även skulle överta postens diligenstrafik, har tidigare framförts men tills vidare inte föranlett någon åtgärd. Allt tycks emellertid peka på att det finns en medveten strävan att så småningom skapa ett statligt trafikmonopol på landsvägarna. En sådan utveckling vore enligt vår mening ingalunda lycklig.

Med hänsyn härtill hemställa vi,

att riksdagen måtte avslå departementschefens hemställan under punkten 20, statsverkspropositionen: bil. 27 vad gäller Förvärv av billinjer.

Stockholm den 18 januari 1952.

*Ragnhild Sandström.*

*Sven Wedén.*

*Bertil von Friesen.*

---