

Nr 176.

Av fru Sandström m. fl., om avslag å Kungl. Maj:ts framställning om anslag till förvärv av billinjer vid statens järnvägar.

Under senare år har debatten om den reguljära landsvägstrafikens organisation varit ganska livlig och bl. a. avspeglat sig i de utredningar på området, som redan avgivit betänkanden eller som just nu är i arbete. Sålunda har busslinjeutredningen avlämnat ett betänkande angående bl. a. beräkningen av s. k. goodwillersättningar vid överlåtelse av trafikföretag och har dessutom ytterligare uppgifter att lösa, bl. a. frågan om expropriationsrätt för stat och kommun beträffande enskilda trafikföretag. Utredningen angående norrlandskustens linjetrafik har i slutet av 1953 avlämnat sitt betänkande. En ny utredning, 1953 års trafikutredning, har fått mycket omfattande direktiv gällande bl. a. att företa en omprövning av hela trafikpolitiken. Härvid är det bl. a. fråga om konkurrensrelationerna mellan järnväg och övriga landtransportmedel. Det är dessutom denna utredning obetaget "att upptaga även andra frågor av betydelse för utredningsarbetet".

Staten är i dag den störste företagaren inom den reguljära landsvägstrafikens område. Under nära två årtionden har denna verksamhet uppbyggt genom insättande av nya trafiklinjer och framför allt genom uppköp av privata trafiklinjer, för vilket ändamål riksdagen så gott som årligen beviljat miljonanslag. Vid de debatter, som tidigare hållits kring denna fråga i riksdagen, har framhållits att principerna för den framtida landsvägstrafikens ordnande inte blivit avgjorda. Utredningen angående norrlandskustens biltrafik, som bl. a. för denna landsdel haft att avgöra huruvida långlinjetrafiken här skulle ske i statlig regi i form av stambillinjer eller bibehållas i enskild regi, har kommit till det resultatet, att det för närvarande inte är påkallat att överföra denna linjetrafik i statlig ägo. I stället rekommenderar utredningen, att man inom den privata sektorn inbördes och mellan enskilda företag och SJ åstadkommer en för trafikens utveckling nödvändig och nyttig samordning i olika hänseenden. Inom den privata sektorn har redan arbetet med samordnade taxor och samtrafik nått ganska långt beträffande den norrländska trafiken. I denna samordning har postverket oförbehållsamt deltagit, då däremot från SJ:s sida någon samordning av allt att döma inte varit önskvärd. Detta torde bl. a. bero på att frågorna om den framtida ordningen för

trafiken i sin helhet och särskilt beträffande avvägningen landsvägs-transport—järnvägstransport är föremål för utredning.

När sålunda en statlig utredning, den beträffande norrlandskustens linjetrafik, avlämnat ett betänkande, där ytterligare överförande av enskilda linjer till SJ avstyrkts, och transportväsendet i sin helhet just nu är föremål för översyn inom en annan statlig utredning, förefaller det obefogat att för närvarande fortsätta med de statliga inköpen av enskilda trafiklinjer. Detta torde vara så mycket mer beaktansvärt som det f. n. — liksom det varit tidigare — är nödvändigt att begränsa utgifterna på den statliga budgeten.

I detta sammanhang förtjänar det också att påpekas, att 1953 års trafikutredning nyligen yttrat sig över AB Linjebuss' ansökan om att få utsträcka sin internationella linjetrafik att omfatta även sträckan Hälsingborg—Stockholm. I detta yttrande säges bl. a., att för att trafikutredningens arbete beträffande riktlinjerna för den svenska trafikpolitiken "icke skall för framtiden bindas av prejudicerande avgöranden rörande bl. a. svensk busstrafik inom landet" det enligt utredningen synes lämpligt att det sökta tillståndet, om det skulle av biltrafiknämnden beviljas, begränsas att tills vidare gälla endast ett år.

Om sålunda den statliga utredningen för sitt arbete önskar vara obunden av åtgärder av detta slag inom trafiken, förefaller det vara ur utredningens synpunkt värdefullt att inte heller staten vidtager nya och omfattande dispositioner inom sitt område.

I bilaga nr 22 i årets statsverksproposition föreslås, att SJ för nästkommande budgetår måtte erhålla ett anslag av 2 500 000 kronor till förvärv av billinjer. Järnvägsstyrelsen motiverar sin anslagsbegäran med att anslaget erfordras för "fullföljande av redan inledda förhandlingar angående förvärv av billinjer" samt för att "förhindra att styrelsen nödgas avstå från sådana förvärv som kan komma att erbjuda sig". Styrelsen säger vidare, att "någon exakt uppgift rörande storleken av för ändamålet under budgetåret behövligen medel på förhand ej kan lämnas", bl. a. på grund av att man från järnvägsstyrelsens sida inte vet om "godtagbara uppgörelser kan träffas med vederbörande säljare".

Det förefaller sålunda som om järnvägsstyrelsen anser sig böra utvidga sin verksamhet på detta område utan att det på förhand planerats för denna trafik. Styrelsen vill ha fria händer att köpa närhelst och varhelst det kan vara möjligt att utvidga den statliga linjetrafiken. Med hänsyn till att, såsom tidigare framhållits, frågorna om den framtida ordningen för trafiken över huvud taget för närvarande ligger under utredning och SJ:s behov av utökning av linjetrafiken inte vare sig ligger inom någon redovisad planering eller ens kan preciseras, torde det i år

vara mindre befogat än någonsin att ytterligare medel ställes till förfo-
gande för statliga inköp av enskilda billinjer.

Med hänvisning till vad som här anförts hemställer vi,
att riksdagen måtte avslå departementschefens hemstäl-
lan i bilaga 27 till årets statsverksproposition, punkten c)
under rubriken Biltrafik, som avser förvärv av billinjer.

Stockholm den 27 januari 1954.

Ragnhild Sandström.

Filip Kristensson
i Osby.

Fridolf Johansson
i Lugnvik.

John R. Anderson.
