

## Nr 136.

Av herrar **Forslund** och **Hage**, om ökat anslag till förvärv av billinjer.

Anslagen för statsinköp av enskilda billinjer ha under de senaste åren upptagits med betydligt reducerade belopp i förhållande till vad som under en del föregående år anvisats för ändamålet. Sålunda anslog riksdagen för budgetåren från och med 1935/36 till och med 1939/40 för detta ändamål för varje budgetår 2 miljoner kronor. För budgetåret 1940/41 nedsattes däremot detta belopp till 400 000 kronor, under det att för budgetåret 1944/45 anslaget bestämdes till 500 000 kronor. Slutligen föreslås nu i budgetförslaget för 1945/46 ett anslag med sistnämnda belopp, 500 000 kronor. Detta innebär alltså en nedsättning av anslaget i fråga från åren 1935—40 med ej mindre än 1 ½ miljon kronor.

Undertecknade motionärer kunna icke finna, att en nedsättning av anslaget med ett så stort belopp — sedan det under en längre följd av år utgått med 2 miljoner kronor — kan anses tillrädligt, särskilt om man ser det mot bakgrunden av det faktum, att i stora delar av landet frågan om inköp av enskilda billinjer är synnerligen aktuell.

Det framgår också av statsverkspropositionen, att den anslagsbegärande myndigheten — järnvägsstyrelsen — helst skulle ha sett, att ett betydligt större belopp än det nu föreslagna hade kunnat begäras. Styrelsen har nämligen i skrivelse den 16 september 1944 erinrat om, att densamma under år 1943 för innevarande budgetår begärde ett anslag för ändamålet med 2 miljoner kronor, d. v. s. att det gamla anslagsbeloppet skulle bibehållas. I här nämnda petitaskrivelse framhöll styrelsen som motivering härför bland annat att det — närmast som en följd av det i samband med övertagandet av enskilda järnvägars biltrafik ej oväsentligt utökade billinjenätet — vid upprepade tillfällen visat sig angeläget att äga tillgång till medel för förvärv av sådana enskilda biltrafikföretag, vilkas inordnande i järnvägens trafiksystem skulle medföra en från samhällelig synpunkt önskvärd trafikrationalisering.

Trots detta blev i 1944 års statsverksproposition anslagsbeloppet upptaget till endast 500 000 kronor. Detta belopp — framhöll järnvägsstyrelsen — vore nu, d. v. s. då styrelsens petita hösten 1944 insändes, redan till fullo disponerat. Då de skäl, som styrelsen anfört till stöd för sin år 1943 avlåtna framställning, enligt styrelsens mening alltjämt ägde giltighet, fram-

höll ämbetsverket nu, att behov av ytterligare medel för förvärv av enskilda billinjer alltjämt föreläge. Men då departementschefen vid prövning av anslaget för innevarande budgetår anfört vissa skäl för att endast upptaga beloppet till den lägre summan — 500 000 kronor — ansåg styrelsen sig nu icke böra ifrågasätta ett högre anslag.

Det är emellertid ett flertal olika synpunkter, som enligt motionärernas uppfattning tala för, att ett högre belopp nu bör anslås för detta ändamål. Vi ha nämligen den uppfattningen — och detta torde också vara respektive kommunikationsverks åsikt — att för förvärvande av enskilda billinjer i allmänhet bör det vid varje tillfälle, då en inköpsmöjlighet föreligger med avseende på en billinje, vars förvärvande kan ur statens utgångspunkter anses önskvärt, finnas disponibelt ett så stort kapital, att det icke kan riskeras, att ett inköpstillfälle försittes på grund av bristande tillgång till medel för inköpet. Ty genom ett sådant försittande kan trafikfrågans lösning för stora bygder i landet komma att få en sämre och mindre ändamålsenlig lösning än vad som annars kunnat åstadkommas. Järnvägsstyrelsens här ovan nämnda upplysning därom, att hösten 1944 det för budgetåret 1944/45 givna anslaget redan var disponerat — vilket måste innebära, att inget anslag fanns disponibelt under omkring 3 kvartal av budgetåret — giver i detta avseende en viss belysning av detta problem och innebär en antydan därom, att det för innevarande budgetår givna allt för låga anslaget kan medföra, att ifrågasatta och väl motiverade förslag om inköp av billinjer antingen måste uppskjutas eventuellt flera år framåt eller kanske i de flesta fall alldeles måste avskrivras, till skada för respektive bygder och för trafikordnandet i allmänhet. Här bör också i detta sammanhang kunna omnämnas, att det nu existerar kapitalstarka företag med en viss trusttendens, vilka i sin verksamhet särskilt gått in för att uppträda som konkurrenter till staten vid inköp av enskilda biltrafikföretag. Upplysningsvis kan även framhållas, att varje inköp av billinjer underställes Kungl. Maj:t för godkännande.

Utöver vad här anförts torde skäl föreligga att vid bedömandet av denna fråga även beakta behovet av bättre landsvägsförbindelser i de mera avlägsna och befolkningsfattiga bygderna i landet, vilka genom sin skattebetalning även bidra till kommunikationernas utveckling utan att de i allmänhet kunna få del av den högre trafikstandard, som kommer de mera centralt liggande och tätbebyggda orterna till del. Det är att antaga att ett bättre tillmätt anslag av detta slag kan i någon utsträckning innebära större möjligheter för dessa bygder att få sina trafikfrågor bättre ordnade. Vi ha också den uppfattningen, att på detta sätt skulle i vissa fall kunna beredas förbättrade möjligheter till avsättning av de jordbrukets alster, vilka produceras av den jordbrukande befolkningen i dessa avlägsna bygder.

Här kan man också peka på de fördelar, som befolkningen ute i bygderna skulle kunna ernå genom den samtrafik med statens järnvägar och S. J:s

övriga busslinjer, som blir en naturlig följd av statsinköp av enskilda bil-  
linjer.

Ett enda exempel bland de många som tala för givande av ett anslag för  
inköp av enskilda billinjer kan här anföras. Då den statliga busslinjen Över-  
torneå—Pajala genom riksdagsbeslut för ett flertal år sedan kom till, ställ-  
des det i utsikt att denna linje skulle fortsätta upp till Kiruna genom en  
statlig busslinje. Frågan är ännu olöst. Vi kunna icke uttala oss om, huru-  
vida detta berott på att ägarna till det privata företaget begärt en allt för  
stor ersättning eller på bristande medelstillgång. Däremot tro vi oss veta,  
att liknande förhållanden föreligga i ett flertal bygder i landet.

Under hänvisning till vad här ovan anförts och då det av departements-  
chefen begärda anslaget för här nämnda ändamål är tilltaget till ett så lågt  
belopp, att det utan tvekan måste anses otillräckligt, hemställes alltså,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposi-  
tion nr 1 Kapitalbudgeten (s. 137—138 i bilagan till stats-  
verkspropositionen) måtte besluta att till Förvärv av bil-  
linjer för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag  
av 2 000 000 kronor.

Stockholm den 23 januari 1945.

*Albert Forslund.*

*Ernst Hage.*

---