

Nr 405.

Av herrar **Skoglund** i Umeå och **Mäler**, *angående utredning om ordnande genom statens försorg av reguljär gods- och persontrafik på landsvägarna i vissa glest befolkade delar av landet.*

Även om det svenska järnvägsbyggandets tid ännu icke får anses avslutad, så måste man dock räkna med att stora områden av vårt lands bebyggelse icke inom rimlig tid kunna tillgodoses med järnvägsförbindelser. Detta gäller i första hand de betydande delar av vårt land, där bebyggelsen är så gles, att framdragande av nya järnvägslinjer icke ens av sociala skäl låter försvara sig. Det gäller också sådana »rutor» inne i det redan utbyggda järnvägsnätet, där av praktiska skäl nya järnvägslinjer lämpligen icke komma i fråga men där trafikbehovet ändock är avsevärt. Om alltså staten icke kan anses ha plikt och möjlighet att förse här antydda bebyggelseområden med järnväg, så innebär detta icke att samhället för den skull kan lämna dylika områden åt sitt öde i fråga om kommunikationer. Vägvesendets utbyggnad även inom de glesbebyggda delarna av landet vittnar jämväl om att samhället insett sig hava förpliktelser på detta område.

Det är emellertid icke tillräckligt, att det bygges vägar. Det måste också skapas förutsättningar för att människor, som bo utefter vägarna, få tillfälle att med vägarnas hjälp komma i förbindelse med andra delar av världen utan att detta blir ekonomiskt alltför betungande. Både gods- och persontrafiken på vägar genom glesbefolkade eller eljest av järnvägarna oberörda områden bör därför samordnas med trafiken på de stora trafikstråken. Hittills har initiativet i detta hänseende tillkommit enskilda företagare, med följd att de tätare befolkade delarna med de därför mera »bärkraftiga» landsvägssträckorna tillgodosetts med reguljär buss- och godsbiltrafik, medan sämre lottade sträckor helt eller delvis försumrats. Den enskilda trafikrörelse, som här åsyftas, drives oftast av lokala företagare, som därvid skaffat sig koncessioner i första hand på de trafikstarka och därför ekonomiskt mest bäriga linjerna.

Medan statens järnvägspolitik gått ut på att de trafikstarka linjernas ekonomiska vinst finge täcka trafiksvagas förlust, så sker ingen motsvarande clearing inom den privat bedrivna buss- och lastbilstrafiken. De trafiksvaga sträckorna få nöja sig med sämre tidtabeller, sämre trafikmaterial och högre avgifter, därest de icke alldeles bli utan reguljära trafikförbindelser. En statligt bedriven verksamhet på detta område skulle kunna på landsvägarnas motortrafik överföra den princip, som hittills gällt för statens järnvägars trafikpolitik.

För att råda bot på detta missförhållande bör statens järnvägar inom områden, där järnvägsbyggande icke befinnes ekonomiskt försvarligt eller so-

cialt berättigat, själv driva gods- och persontrafik på landsvägarna med motorfordon i anslutning till statsbanestationerna och med inordning i det för järnvägarna gällande tidtabellsystemet. Det räcker emellertid inte med att staten på antytt sätt skapar trafikförbindelser för de sålunda avsedda delarna av vårt land. Det är jämväl påkallat att vid sådan av staten driven trafik tillämpas genomgående zontariffberäkning med statens övriga kommunikationsnät. Endast härigenom kunna medborgare, boende utefter här åsyftade kommunikationsleder, komma i åtnjutande av samma ekonomiska förmåner, som nu tillkomma människor boende utefter eller i närheten av järnvägs-linjerna.

För näringslivet i de åsyftade orterna är det självklart en första rangens angelägenhet, att företagarna kunna få tillförseln av råvara eller avsättningen av den färdiga produkten så ordnad, att fraktutgifterna beräknas efter enahanda grunder som om järnvägsförbindelse funnes. På samma sätt är det för den allmänna livsföringen och för trivseln i de glesare bebyggda orterna avgörande, att en resa till närmaste handelsstad, till residensstaden, till huvudstaden eller överhuvud taget annan ort i riket kan kostnadsberäknas efter en taxa motsvarande den, som skulle ha tillämpats, om järnväg varit framdragen genom det avsedda området.

Inför den omgestaltning av trafikförhållandena, vilken otvivelaktigt torde inträffa efter kriget, är det av yttersta vikt att staten i god tid har en riktlinje för sin trafikpolitik i här berörda avseende och att denna riktlinje följes vid den omställning av trafikförhållandena, som kommer att erfordras. Det är därför angeläget, att överväganden på detta område ske så snart som möjligt, så att icke de statliga och sociala synpunkterna överflyglas av enskilda intressen, varigenom dels en ordning som den ovan skisserade blir försenad och dels staten längre fram kan komma att känna sig tvingad inlösa enskilda trafiklinjer av liknande slag. Det synes därför påkallat och nödvändigt att en skyndsam utredning kommer till stånd, avseende att tillförsäkra sådana glesbefolkade delar av vårt land, vilka icke tillgodosetts och icke beräknas kunna bli tillgodosedda med järnvägsförbindelser, sådana trafikmöjligheter, att dessa bygdens invånare vid sina frakter och sina resor komma i samma ekonomiska ställning som människor boende utefter järnvägslinjerna.

Med åberopande av det anförda få vi hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t begära skyndsam utredning, avseende dels ordnande genom statens försorg av reguljär gods- och persontrafik på landsvägarna i sådana glesbefolkade delar av landet, vilka icke kunna tillgodoses med järnvägsförbindelser, dels att vid sådana av staten drivna trafikföretag tillämpas genomgående zontariffer med statens järnvägar både i fråga om godstransporter och persontrafik.

Stockholm den 20 januari 1945.

Gösta Skoglund,
Umeå.

Karl Mäler.