

Nr 216.

Av herr **Wahlund m. fl.**, *angående landsbygdens trafikförsörjning genom omnibusföretag.*

I övervägande antalet fall utgör den yrkesmässiga automobiltrafiken den enda lösningen på glest befolkade bygders trafikproblem. Den kan ofta bliva inte endast förutsättningen för ekonomiskt uppsving och ökade försörjningsmöjligheter inom en bygd, utan även en kulturbefrämjande faktor i vidaste mening. Motorismen bidrager till att bryta landsbygdens ekonomiska och kulturella isolering och har t. ex. i samband med rationaliseringssträvandena på skolväsendets område kommit att spela en alltmera betydelsefull roll.

Under tiden från slutet av 1920-talet fram till krigsutbrottet 1939 har motorismen kraftigt utvecklats. Antalet registrerade omnibusar steg sålunda från 1 283 vid utgången av år 1925 till 3 914 vid samma tidpunkt år 1935. År 1939 funnos 5 109 omnibusar registrerade, varefter antalet sjönk vid omläggningen till gengasdrift. Hösten 1944 funnos ca 3 700 omnibusar i trafik i landet. Enligt offentliga uppgifter utgjorde vidare antalet trafikerade busslinjer våren 1944 ca 2 100 med en sammanlagd linjemängd av 74 000 km, vilket, om man tar en jämförelsesiffra från år 1937, då motsvarande tal voro 3 600 resp. 110 000, innebär att trafiken med omnibus beskurits med en tredjedel under krigsåren. Det förefaller antagligt, att de s. k. kulturlinjerna härvid drabbats förhållandevis hårt, liksom det säger sig självt, att en företagare, det må nu gälla statliga företag, aktiebolag eller enskilda, ställd inför en tvångssituation, föredrager att inskränka eller helt inställa trafiken på de linjer, som i dagens läge äro minst räntabla.

Om man, såsom det synes oss, finner det vara en angelägenhet av utomordentlig vikt för samhället, att även avsides liggande landsdelar och bygder i rimlig omfattning erhålla en tillfredsställande trafikförsörjning, är det likväl uppenbart, att under rådande försörjningsläge det i och för sig ytterligt önskvärda måste stå tillbaka för den trafik, som ej utan avsevärda rubbningar i samhällslivet kan undvaras. Lika uppenbart är det emellertid, att, när trafiken efter ett fredsslut åter kommer i gång, det är angeläget, att även på detta område alla de åtgärder vidtagas, som kunna vara ägnade att främja landsbygdens ekonomiska och kulturella framåtskridande. Ett bedömande av problemets innebörd och omfattning försvåras emellertid på grund av de beskrifningar av trafikvolymen, som ägt rum under krigsåren,

samt även på grund därav, att, såvitt motionärerna kunnat finna, det överhuvud taget saknas material, som kunde belysa i vilken omfattning som det — mätt efter någon norm — under de sista fredsåren förelåg en undernormal trafikförsörjning i olika delar av landet.

Utan närmare utredning är det sålunda ogörligt både att bland antalet trafikerade busslinjer söka urskilja dem, vilka äro att betrakta såsom »kultur-linjer», och än mera att angiva vilka områden, som äro underförsörjda med trafikmöjligheter, om kriteriet blir ett annat än trafikmedlets dagsaktuella räntabilitet. Svårigheter möta vidare på den punkten, att en linje kan vara oräntabel av organisatoriska och tekniska skäl; å andra sidan kan en linje i och för sig gå med förlust, men likväl vara ekonomisk, därigenom att den utgör ett sådant komplement till andra linjer eller trafikmedel, att det blir god ekonomi att trafikera den. Äganderättsförhållandena i de företag, som bedriva omnibusstrafik, kunna ha en viss betydelse vid ett bedömande av föreliggande fråga. Man får visserligen förutsätta att innehavare av trafik-tillstånd — fysiska som juridiska personer — som regel bedriva sina rörelser efter strängt affärsmässiga grunder. Dock kan antagas, att en större förståelse för icke i och för sig räntabla trafikförbindelser *kan* finnas dels hos sådana tillståndsinnehavare, vilka hava intresse av samordning m. m. av trafik, dels hos sådana, för vilka lokala synpunkter kunna vara särskilt betydelsefulla. Å andra sidan äro möjligheterna att inom en samlad drift bära sådana linjer givetvis främst befintliga hos storföretag med rationell organisation och stor ekonomisk kapacitet. Enligt tillgängliga uppgifter drevo 555 fysiska personer våren 1944 824 linjer med en längd av 31 502 km, under det att juridiska personer drevo 1 289 linjer på 42 293 km. Av dessa senare behärskade staten genom S. J. och posten ca 12 000 km. En koncentring till storföretagen pågår sedan länge, vilken tendens genom krigsårens restriktioner snarast torde ha påskyndats.

Som bekant har den yrkesmässiga automobiltrafiken på grund av sin stora betydelse för samhället sedan länge varit föremål för reglering. Statsmakterna ha senast genom 1940 års förordning om den yrkesmässiga automobiltrafiken skapat ett koncessionssystem, varigenom man, har det sagts, nått fram till en medelväg mellan fri konkurrens och monopol.

Förordningen föreskriver beträffande sådan trafik, varom här är fråga, bl. a., att statens biltrafiknämnd är tillståndsbeviljande myndighet beträffande linjer, som beröra mera än ett län, och länsstyrelserna tillståndsbeviljande myndighet i övrigt. Dessa utfärda tillståndsbevis, som i den absoluta majoriteten av fallen icke äro tidsbestämda. Enligt förordningen må vidare trafiktillstånd meddelas endast där den ifrågavarande trafiken befinnes behöfelig samt i övrigt lämplig. Trafiktillstånd må meddelas endast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik — — — (§ 12). »Andra på frågan inverkan omständigheter» tolkas,

såvitt bekant, icke på så sätt, att någon egentlig utredning företages angående den sökandes ekonomiska kapacitet m. m.

»För linjetrafik bör tillståndsgivande myndighet efter nödig utredning fastställa turlista i erforderlig omfattning» (§ 14), vilket representerar en uppmjukning gentemot tidigare bestämmelser.

Motionärerna sakna anledning att i detta sammanhang taga ståndpunkt till huruvida det är ett samhällets intresse, om den yrkesmässiga automobiltrafiken efter kriget skall domineras av en fri prisreglerande konkurrens eller icke. Likväl kommer den framtida utvecklingen på detta område att vara av betydelse för det problem, om vilket vi nu vilja påkalla statsmakternas uppmärksamhet.

Om trafikförsörjningen helt kommer att bestämmas av driftsekonomiska skäl på kort sikt, är det sannolikt många delar av landsbygden, som komma att sakna eller i alltför ringa utsträckning ha tillgång till kommunikationsmedel. Staten bör sålunda ingripa reglerande i en eller annan form. Det torde böra utredas, huruvida ett sådant ingripande bör taga form av subventioner, villkorliga koncessioner, andra legislativa bestämmelser o. d.

Under hänvisning till ovanstående hemställa undertecknade,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära, att det uppdrages åt 1944 års trafikutredning eller särskilt tillkallade sakkunniga

dels att inventera befintlig och inför freden planerad trafikförsörjning genom omnibusföretag inom olika delar av landet,

dels att efter verkställd inventering inkomma med de förslag, vilka vid en allsidig prövning kunna finnas lämpade att intensifiera landsbygdens trafikförsörjning.

Stockholm den 23 januari 1945.

S. G. W. Wahlund.

John Gustavson

J. A. Andersson.

Gust. Elofsson.

i Guntorp.

Rob. Krügel.

B. A. Nilsson.

Joh. Friggeråker.

Bernhard Näsgård.

Jones Erik Andersson.

Gust. Sundelin.