

Nr 277.

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

Motorismen har kunnat bidra till att hävda landsbygdens ekonomiska och kulturella isolering. Den har i bygderna ofta blivit en förutsättning för näringslivets bärkraft, den får allt större betydelse i samband med skolväsendets rationalisering, den har genom att underlätta resor ökat livstrivseln för landsbygdens befolkning och förbättrat dess allmänna livsföring.

Det måste betraktas som en fråga av högsta angelägenhetsgrad, att också avsidens belägna och glest befolkade bygder erhålla en tillfredsställande trafikförsörjning. För vidsträckta områden i Norrland och Värmland ha statsbanornas och postväsendets billinjer härvidlag haft stor betydelse. I övervägande antalet fall utgör emellertid den i privat regi bedrivna buss- och biltrafiken den enda lösningen på glesbygdens trafikproblem.

Ingen förtänker innehavare av trafiktillstånd — fysiska som juridiska personer — att de som regel bedriva sin verksamhet efter strängt affärs-mässiga bedömanden; dylika kunna i vissa fall motivera uppehållet av i och för sig icke räntabla linjer med tanke på samordning av trafiken, av bygde-ekonomiska hänsyn etc.

Emellertid måste det anses vara ett samhällsintresse, att trafikförsörjningen med hänsyn till linjernas förläggning, turlistor, taxor etc. ej alltför ensidigt bestämmas av den dagsaktuella räntabiliteten. Få de driftsekononiska skälen på kort sikt bli alltför dominerande, komma delar av landsbygden att sakna eller att i allt för ringa utsträckning ha tillgång till kommunikationsmedel.

Den yrkesmässiga automobiltrafiken har också på grund av sin stora samhälleliga betydelse sedan länge varit föremål för reglering. Man har som bekant skapat ett koncessionssystem, där statens biltrafiknämnd är tillståndsgivande myndighet beträffande linjer, som beröra mer än ett län, och där länsstyrelserna utfärda tillståndsbevis i övrigt. Trafiktillstånden äro vanligen icke tidsbestämda och de meddelas endast, där trafiken befinnes behöfelig och i övrigt lämplig. Av den som erhåller trafiktillstånd kräves, att vederbörande med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet och "andra på frågan inverkan omständigheter" befinnes lämplig. Den tillståndsgivande myndigheten fastställer i erforderlig omfattning efter utredning turlistor för linjetrafiken.

Man har på så sätt kommit fram till en medelväg mellan fri konkurrens och monopol. Vi anse det emellertid obestriddigt, att ytterligare åtgärder erfordras för att intensifiera landsbygdens trafikförsörjning. Vi sakna möj-

lighet att precisera i vilken utsträckning detta bör ske. Det är ogörligt att utan ingående undersökning bland de trafikerade busslinjerna utskilja dem, vilka äro att anse som "kulturlinjer", och än mer att ange vilka områden, som äro underförsörjda i trafikhänseende, om hänsyn toges till annat än trafikens räntabilitet på kort sikt.

I motionerna I: 216 och II: 441 vid 1945 års riksdag påyrkades en inventering av befintlig och planerad trafikförsörjning genom omnibusföretag inom olika delar av landet, en inventering, som skulle ligga till grund för förslag till lämpliga åtgärder. Riksdagen beslöt att överlämna motionen till 1944 års trafikutredning för att tagas under övervägande vid fullgörande av dess uppdrag. Någon utredning av den karaktär, att motionens syfte kan anses ha blivit tillgodosatt, har dock ej utförts.

Det är emellertid nödvändigt med en ingående undersökning av trafikförsörjningen i olika trakter av landet för ett bedömande av vilka åtgärder från samhällets sida, som äro påkallade.

Vi sakna anledning att redan nu taga ståndpunkt till frågan i vad mån den yrkesmässiga automobiltrafiken skall bedrivas under en fri prisreglerande konkurrens eller icke. Det borde undersökas, huruvida det statliga ingripandet kan ges andra former än statsdrift: villkorliga koncessioner i kombination med subventioner, andra legislativa bestämmelser etc.

Under hänvisning till vad som sålunda anförts hemställa undertecknade, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning rörande trafikförsörjningen genom omnibusföretag inom olika delar av landet samt att därefter för riksdagen framlägga de förslag till intensifiering av landsbygdens trafikförsörjning, vartill utredningen må föranleda.

Stockholm den 26 januari 1950.

S. G. W. Wahlund.

Gustav Hallagård.

Gust. Elofsson

i Vä.

Osc. Werner.

Jones Erik Andersson.

Bernhard Näsgård.

Otto Niklasson.

Karl Persson.

Ivar Nilzon.

Gärda Svenson.

Fritiof Karlsson.

Herbert Hermansson.

Torsten Bengtson.

Gunnar Lodenius.

B. A. Nilsson.