

Nr 213

Av herr **Ståhl**, om åtgärder med anledning av den ekonomiska kris som för närvarande övergår ett flertal trafikföretag i skogs- och glesbygderna.

Landsbygdens reguljära trafikförbindelser har mångenstädes, särskilt i våra mellansvenska och norrländska skogs- och glesbygder, drabbats av en allvarlig ekonomisk kris. På grund av att ett stort antal av invånarna i dessa bygder helt i linje med sina naturliga intressen och behov skaffat sig egna motorfordon, bil eller moped, har trafikfrekvensen på de reguljära busslinjerna i många gles- och ödebygder sjunkit så starkt, att redan nu ett flertal sådana linjer måst nedläggas och att andra hotas av samma öde. Enbart från västra Värmlands skogsbygder skulle kunna anföras flera fall, då antingen busslinjer upphört, trafiken nedskurits till ett minimum eller totalt nedläggande förestår. I bl. a. socknarna Holmedal, Östervallskog och Trankil har busslinjer nedlagts, vilkas upptagningsområden omfattat 400—500 invånare, varigenom postförbindelserna försämrats och reguljära trafikförbindelser indragits för alla dem, som ej har ekonomiska resurser att anskaffa egna motorfordon.

Denna menliga utveckling är så mycket mer allvarlig som den i högre grad än sannolikt några andra omständigheter bidrar till att driva den ännu kvarboende befolkningen bort från våra skogs- och glesbygder. Hur skall man kunna begära eller vänta, att särskilt ungdom stannar i dessa bygder utan tillgång till reguljära trafikförbindelser med omvärlden?

Olika utvägar har prövats för att finna en utväg ur dessa svårigheter. Där statens järnvägar eller dess dotterföretag funnit nödvändigt att nedlägga dylika bussföretag, har i vissa fall enskilda personer ansökt om trafikrättigheter och fått försök med mindre fordon, driftbilliga Volkswagenbussar, att slå relativt väl ut. I andra fall har man med s. k. halvbussar, som bekant en kombination av buss och lastbil, sökt att finansiera driften, då man på detta sätt kunnat ombesörja både mjölk- och postbefordran, skolskjutsar och persontrafik. Dylika försök att finna en ekonomisk lösning av här förevarande, brännande trafikproblem torde i större utsträckning än hittills böra prövas.

En annan förutsättning för att göra dessa glesbygdslinjer ekonomiskt bäriga är att de erhåller koncession å hela trafiksträckan mellan utgångs-

punkten och den tätort, dit trafikanterna i allmänhet önskar bege sig. Om man, såsom f. n. inte sällan är fallet, förbehåller trafikrättigheten å den sista sträckan före tätorten — ofta en större genomfartsled — åt det ekonomiskt starkare trafikföretaget, som där har annan koncession, torde glesbygdernas bussföretag även efter en rationalisering vara dömda till undergång med därav följande för befolkningen allt svårare isolering.

Därest olika försök att göra dylika busslinjer ekonomiskt bäriga det oaktat icke leder till framgång synes det nödvändigt att som en sista utväg överväga någon form av statligt stöd för deras upprätthållande. Ty obotliga skador skulle på längre sikt drabba vårt ekonomiska liv, därest man icke i tid vidtog åtgärder för att innan det blivit för sent förebygga isolering och därmed ytterligare avfolkning av för vårt folkhushåll värdefulla skogsbygder.

Det ligger i öppen dag, att det är den tekniska utvecklingen och den bl. a. därav framkallade ekonomiska standardhöjningen som orsakat den akuta och som man hoppas tillfälliga krisen för glesbygdstrafiken. Den utgör sålunda en del och en mycket viktig del av de allmänna trafikproblemet, som av Kungl. Maj:t i ett större sammanhang hänskjutits för utredning och förslag till 1953 års trafikutredning. Så vittomfattande och långtgående som uppdraget för denna statliga kommitté är, torde något förslag beträffande den akuta krisen för glesbygdstrafiken näppeligen kunna förväntas inom den närmaste tiden. Men i detta fall äger i ovanligt hög grad giltighet det gamla ordspråket, att medan gräset gror så dör kon. Det synes icke tillrådligt eller möjligt att utan särskilda åtgärder i mera skyndsamt takt för glesbygdernas busstrafik avvakta den tidpunkt, då kommittén hunnit att till alla delar fullborda och redovisa sitt utredningsuppdrag. Samtidigt synes det vara uppenbart att 1953 års trafikutredning är det lämpligaste och mest ändamålsenliga organet för den snabbutredning som erfordras för här ifrågavarande angelägenhet, vilken helt torde falla inom ramen för dess uppdrag i övrigt. Det framstår därför såsom naturligt, att 1953 års trafikutredning finge Kungl. Maj:ts uppdrag att till utredning och förslag skyndsammast möjligt upptaga här i korthet skisserade problem rörande skogs- och glesbygdernas trafikkras.

Under åberopande av det anförda föreslås,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om uppdrag till 1953 års trafikkommitté att skyndsammast möjligt utreda och framlägga förslag till åtgärder med anledning av den ekonomiska kris, som f. n. övergår ett flertal trafikföretag i skogs- och glesbygderna.

Stockholm den 24 januari 1956

Manne Ståhl