

Nr 15.

Ankom till riksdagens kansli den 17 maj 1945 kl. 5 em.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion angående utredning om ordnande genom statens försorg av reguljär gods- och persontrafik på landsvägarna i vissa glest befolkade delar av landet.

I en inom riksdagens andra kammare väckt, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 405, hava herrar *Skoglund* i Umeå och *Måler* hemställt, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t begära skyndsamt 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.

I fråga om motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet i vederbörlig ordning inhämtat utlåtanden från järnvägsstyrelsen, generalpoststyrelsen, statens biltrafiknämnd, länsstyrelserna i Kopparbergs, Jämtlands, Västernorrlands och Västerbottens län, varjämte Sveriges trafikbilägares riksorganisation beretts tillfälle yttra sig.

Järnvägsstyrelsen har i huvudsak anfört följande:

Till behandling skulle upptagas två till arten skilda men i nära samband med varandra stående, var för sig skäligen omfattande och svårbemästrade frågor eller rättare frågekomplex. Den sistberörda av dessa frågor, avseende taxesättningen å de projekterade nya billinjerna, är givetvis från järnvägsstyrelsens sida av det allra största intresse. Då emellertid biltrafikens, som helhet betraktad, framtida taxeförhållanden uppenbarligen utgöra ett centralproblem inom det vidsträckta område, vars planering är anförtrodd år 1944 års trafikutredning, torde det vara uteslutet att nu hänvisa någon del av detta problem till utredning genom andra sakkunniga. Med hänsyn till samma omständighet finner järnvägsstyrelsen lämpligt nu avhålla sig från varje uttalande beträffande förevarande problemkomplex' taxesida.

Om taxefrågan alltså tills vidare måste lämnas öppen, så synes detta förhållande emellertid icke med nödvändighet behöva förhindra, att komplexets trafikside göres till föremål för särskild utredning, vilken alltså skulle avse att klarlägga frågan om inrättande genom statens försorg av linjetrafik för gods- och personbefordran landsvägsledes å de sträckor i övre Norrland, där sådan trafik icke redan finnes ordnad på ett tillfredsställande sätt. Denna fråga är, om den skall behandlas i hela sin vidd, skäligen omfattande och komplicerad, men en eventuell utredning därav underlättas av omständigheten, att densamma utan större olägenhet torde kunna bedrivas i etapper, med behandling i första hand av de fall, där behovet av statsingripande synes särskilt trängande. Såsom av det redan citerade framgår, kunna motionärerna sägas ha själva angivit en sådan turordning, genom att i första hand framhålla de landsdelar, där med hänsyn till den ytterst glesa bebyggelsen järnvägsbyggande anses uteslutet. Den första etappen i ett eventuellt utredningsarbete synes sålunda lämpligen kunna omfatta förenämnda järnvägslösa områden i fjälltrakterna samt övre Norrlands inland, varefter kan följa undersökning av förhållandena i bygderna mellan tvärbanorna. Mot en sålunda begränsad utredning, vid vars verkställande kontakt synes böra hållas med Norrlandskommittén, torde knappast kunna riktas någon allvarigare erinran av principiell natur, då det torde vara allmänt känt och erkänt, att nyssnämnda områden intaga en särställning, vad angår de stora avstånden och övriga till isolering samverkande omständigheter, ävensom därutinnan, att utsikter praktiskt taget torde saknas att intressera den enskilda företagsamheten på området. I detta sammanhang kan också erinras om den pionjärinsats, som staten på sin tid gjorde i och med postdilignstrafikens upptagande.

Vid en eventuell utvidgning av utredningsuppgiften till att omfatta andra delar av Norrland (eller riket i övrigt) torde man däremot icke vara berättigad att betrakta den statliga driften såsom på förhand given, utan jämväl böra undersöka möjligheterna att giva det statliga ingripandet andra former. Härmed är man emellertid uppenbarligen inne på 1944 års trafikutrednings undersökningsområde, och styrelsen vill därför beträffande den frågan inskränka sig till det nu anförda.

Med anledning av motionärernas jämförelse med de s. k. kulturbanorna, vill styrelsen emellertid till slut framhålla vikten av att en eventuell utvidgning av den statliga biltrafiken i Norrland icke begränsas till att omfatta enbart förlustbringande linjer. Endast om staten gives tillfälle att förvärva jämväl sådana linjer och sådan biltrafik, som lämna gott ekonomiskt utbyte, kan det nämligen bliva möjligt att åstadkomma den av motionärerna avsedda utjämnningen mellan starkare och svagare linjer.

Generalpoststyrelsen erinrar till en början om sitt pionjärarbete alltsedan 1920-talets början för förbättrade landsvägskommunikationer, ej minst vin-

tertid, närmast med postverkets speciella uppgift som utgångspunkt, samt anför bland annat följande:

Postverkets diligenslinjer, som alla äro belägna i Norrland och i Värmland, framgå mestadels inom sådana glest bebyggda trakter, där enskilda trafikföretagare icke ansett det ekonomiskt lönande eller möjligt att bedriva linjetrafik eller där reguljär trafik eljest på privat väg icke kunnat upprätthållas i tillfredsställande omfattning. Antalet diligenslinjer uppgår numera till 25 och den trafikerade väglängden till 3 613 km. Diligenslinjenätet är sålunda ganska betydande. Den i postdiligenstrafiken använda vagnparken uppgår för närvarande till 107 bussar, 4 kombinerade person- och lastbilar samt 1 lastbil.

Av de nu trafikerade linjerna utgår flertalet från ort vid järnväg, och turerna äro i regel så ordnade, att anslutning erhålles till och från de viktigare tågägenheterna, varigenom linjerna utgöra ett betydelsefullt komplement till järnvägsnätet.

I postdiligenstrafiken tillämpas alltsedan sommaren 1926 samma taxa för passagerarebefordran å samtliga linjer, trots att omkostnaderna för driften å de olika linjerna växla ganska avsevärt. Under år 1928 sänktes taxan och sammanföll därefter med statens järnvägars då gällande zontaxa A, tredje klass. Denna taxa tillämpades sedan i stort sett oförändrad intill den 1 juli 1940, från vilken tidpunkt en höjning av avgifterna med i genomsnitt 20 % vidtogs på grund av de till följd av krisförhållandena starkt stegrade omkostnaderna för trafiken. Vad taxan för befordran av gods med postdiligens beträffar, är den numera — efter en den 1 juli 1942 företagen mindre förhöjning — upprättad i överensstämmelse med av statens biltrafiknämnd fastställda grunder.

Sedan många år tillbaka äger personsamtrafik rum i viss utsträckning mellan postverkets diligenslinjer och statens järnvägar. Anordningen innebär bl. a., att genomgående biljetter till nedsatta priser tillhandahållas för resa mellan å ena sidan orter utmed diligenslinjerna och å andra sidan vissa orter vid statsbanorna (vanligen vederbörande trakts huvudort). Även viss godssamtrafik mellan statens järnvägar och ett antal postdiligenslinjer förekommer, i det att järnvägsgods, i den utsträckning detta befinnes lämpligt, utköres resp. uppsamlas med postdiligens.

Att de enskilda företagarna i första hand inrikta sig på att söka erhålla trafikerättigheter i tätbefolkade trakter, där största möjliga trafikunderlag kan påräknas, har emellertid icke hindrat, att det särskilt under de senaste åren före krigsutbrottet och även därefter förekommit en livlig tävlan, huvudsakligen från mindre trafikföretagares sida, om trafikerättigheter även å sträckor av sistnämnda slag, vilket säkerligen vederbörande länsstyrelser kunna vitsorda. Enligt generalpoststyrelsens erfarenheter äro numera även glest befolkade landsdelar i allmänhet relativt väl tillgodosedda med trafik-

möjligheter. Bortses från nu gällande trafikrestriktioner synes linjetrafiken med motorfordon på många håll till och med visa starka tendenser att bli överdimensionerad. Motionärernas påstående, att endast de tätare befolkade landsdelarna med de i trafikhänseende mera bärkraftiga landsvägssträckorna tillgodosetts med reguljär buss- och godsbiltrafik, medan sämre lottade sträckor helt eller delvis försumrats, förefaller i varje fall betydligt överdrivet.

Det är både av ekonomiska och andra skäl helt enkelt icke möjligt att hålla samma standard på alla linjer. Den reguljära trafiken kan givetvis icke utan förlust upprätthållas med lika många turer eller med lika stora fordon å trafiksvaga linjer som å linjer med stor resande- och godstrafik. En sådan anordning torde väl ej heller på allvar kunna ifrågasättas. Riktigast synes enligt generalpoststyrelsens förmenande vara, att linjetrafiken i fråga om tidtabeller och fordon så vitt möjligt avpassas efter det i varje fall föreliggande trafikbehovet, möjligen med en viss överdimensionering beträffande sådana i statlig regi trafikerade eller med bidrag från det allmänna upprätthållna linjer, som kunna anses som s. k. kulturlinjer, exempelvis flertalet av postverkets diligenslinjer och vissa andra för postföring anlitade linjer. Vad fordonen angår må särskilt framhållas, att utfärdade föreskrifter om största tillåtna hjultryck, högsta fordonsbredd o. s. v. ej sällan hindra insättandet av större fordon å vägarna inom de mera glest bebyggda landsändarna. Detta gäller, även om linjetrafiken bedrivs av staten.

En enskild trafikföretagare torde i regel ha större förutsättningar än staten att på ett ekonomiskt sätt bedriva billinjetrafik å trafiksvaga sträckor utan att allmänhetens berättigade intressen därför behöva åsidosättas. Sålunda erfordras exempelvis ingen vidlyftigare förvaltningsapparat såsom vid statlig drift. Då tidtabeller och taxor jämlikt bestämmelserna i gällande förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skola fastställas av vederbörande länsstyrelse eller av statens biltrafiknämnd, ha de tillståndsgivande myndigheterna möjlighet tillse, att tidtabellerna för sådan linjetrafik äro lämpliga och att de avgifter, som upptagas, äro skäliga. Likaså skola de i trafiken använda motorfordonen vara godkända av vederbörande länsstyrelse. Endast om det efter närmare undersökning av hithörande förhållanden i visst fall kan påvisas, att ett verkligt behov av statlig linjetrafik föreligger, synes därför ett ingripande från statens sida motiverat.

Det mål, som i motionen uppställts som eftersträfvansvärt, är dels ordnande genom statens försorg av reguljär gods- och persontrafik på landsvägarna i sådana glest befolkade delar av landet, vilka icke kunna tillgodoses med järnvägsförbindelser, dels tillämpning vid sådana av staten drivna trafikföretag av genomgående zontariffer med statens järnvägar både i fråga om godstransporter och persontrafik. Ett förverkligande av detta syfte skulle, såvitt styrelsen kan finna, innebära, att dessa landsdelar skulle i tra-

fikhänseende komma i gynnsammare ställning än mera tätbefolkade trakter och områden utan järnväg eller statliga billinjer. Detta kan väl knappast anses rättvist mot de senare och skulle säkerligen vålla åtskilligt missnöje i dessa bygder. Vidare skulle anordningen medföra, att de mera bärkraftiga och ekonomiskt givande landsvägslinjerna i allmänhet skulle förbehållas privatföretagen, medan staten skulle driva de sämre och förlustbringande. Skulle den av motionärerna åberopade princip, som hittills gällt för statens järnvägars trafikpolitik, nämligen att de trafikstarka linjernas ekonomiska vinst måste täcka de trafiksvagas förlust, tillämpas, fordrades, för att det åsyftade målet skulle nås, att staten övertog all förekommande reguljär landsvägstrafik med motorfordon.

Förslaget om genomgående zontariffberäkning järnvägs—landsvägslinje för både godstransporter och personbefordran anser generalpoststyrelsen knappast möjligt att realisera, åtminstone för närvarande, utan mycket avsevärda förluster för biltrafiken. Billinjerna ha — i motsats till järnvägarna — en starkt begränsad transportkapacitet, och en differentiering av fraktsatserna för gods av olika slag vid transporter med bil, i likhet med vad som gäller å järnväg, torde i allmänhet icke vara möjlig. Med tillämpning av genomgående zontariffer skulle de fraktagifter för gods, som falla på landsvägssträckan, bli beroende av sammanlagda transportlängden å järnväg och landsväg och därigenom bli mycket varierande. Ju längre järnvägssträckan är, desto mindre blir andelen för landsvägssträckan. Samma blir förhållandet vid persontrafik. Överhuvud taget torde landsvägstrafiken icke kunna bära den starka nedsättning i gods- och passagerareavgifterna, som en allmän tillämpning av genomgående zontariffberäkning skulle innebära.

I detta sammanhang vill styrelsen framhålla, att statens järnvägar hittills icke ansett sig kunna införa samtrafik med genomgående zontariffer med sina egna billinjer. Enda undantaget är billinjen Övertorneå—Pajala, som i taxehänseende anses ingå som en del av statsbanenätet. Såvitt styrelsen har sig bekant, är dock denna anordning ur ekonomisk synpunkt mindre tillfredsställande, i det att driften å billinjen i fråga lämnar ett betydande årligt underskott.

Även om generalpoststyrelsen således i väsentliga delar icke kan ansluta sig till vad av motionärerna anförts, vill styrelsen därmed icke bestrida, att trafikförhållandena inom vissa glest befolkade landsdelar fortfarande kunna vara sådana, att en förbättring av desamma får anses av behovet påkallad och att detta kan ske endast genom statens försorg. Huruvida och i vad mån så är fallet, torde dock kunna fastställas först efter närmare undersökning.

Ehuru generalpoststyrelsen, såsom av det ovan anförda torde framgå, är tveksam om möjligheten och lämpligheten av att genomföra motionärernas förslag i den utsträckning, dessa tänkt sig, vill styrelsen därför icke mot-

sätta sig, att förslaget göres till föremål för utredning. Enligt generalpoststyrelsens uppfattning synes därvid emellertid även böra tagas under övervägande, huruvida icke trafikbehovet inom här ifrågavarande trakter skulle i tillfredsställande omfattning kunna tillgodoses genom anordnande av ytterligare postdiligneslinjer.

Statens biltrafiknämnd har i ämnet anfört bland annat:

För en undersökning i här ifrågavarande avseende synes man böra avvakta en tidpunkt, då försörjningsläget icke längre lägger hinder i vägen för upptagande av linjetrafik å vägar, där dylik trafik ej framgått, eller för förbättrande av kommunikationerna, där dessa för närvarande icke äro tillfredsställande. Det kan förväntas, att ansökningar om nya trafiktillstånd eller om ändringar i äldre sådana komma att göras i betydande omfattning.

Dessa ansökningar böra i första hand prövas, varvid man som utgångspunkt synes böra taga de i 12 § 2 st. förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. givna föreskrifterna angående viss företrädesrätt för den, som redan tidigare utövar trafik. Skulle härefter alltjämt kvarstå områden, där behovet av trafikmedel icke kan anses tillgodosett, synas böra övervägas särskilda åtgärder för tillgodoseende av behovet av kommunikationsmedel inom dessa områden. Där omedelbar anslutning till redan befintlig av staten driven linjetrafik kan ifrågakomma kommunal eller statlig subvention av trafiksvaga linjer, som anses böra upprätthållas. Först då utsikter till en lösning på detta sätt icke anses föreligga, bör spørgsmålet upptagas huruvida en av staten bedriven trafik kan med hänsyn till omständigheterna anses påkallad.

Biltrafiknämnden vill särskilt framhålla, att nämnden till fullo behjärtar de anspråk på förbättrade kommunikationer, som befolkningen i vissa glest bebyggda trakter kunna äga. Till stor, måhända övervägande del måste emellertid de nuvarande bristfälliga kommunikationsmöjligheterna anses härröra ur rådande krisförhållanden. Att taga dessa omständigheter till utgångspunkt för lösande av spørgmålen efter de av motionärerna angivna riktlinjerna synes dock innebära ett sannolikt icke erforderligt intrång i den enskilda företagsamheten.

I detta sammanhang torde böra framhållas den utomordentligt stora betydelse för landets biltrafikväsende, som den enskilda företagsamheten haft.

Enligt nämndens erfarenhet — som torde bestyrkas av flertalet länsstyrelser — saknas ingalunda enskilt initiativ till upptagande av linjetrafik även i sådana fall, då utsikterna till att trafiken skall bli lönsam, till synes äro små. Även mycket trafiksvaga linjer ha kunnat upprätthållas, och de enskilda företagarna hava i många fall förvisso under längre eller kortare tid fått vidkännas förluster vid trafikens upprätthållande, innan trafiken upparbetats, så att den blivit ekonomiskt bärig. Dessa enskilda företagare böra enligt biltrafiknämndens uppfattning icke nu betagas möjligheten att

utvidga av dem redan tidigare driven trafik eller i förekommande fall påbörja trafik å vägar, där dylik tidigare icke framgått.

Biltrafiknämnden vill jämväl erinra därom, att Norrlandskommittén upptagit här ifrågakarande spörsmål i vad rör de norrländska länen. Kommittén har i skrivelse den 12 februari 1945 till länsstyrelserna i dessa län hemställt, att länsstyrelserna ville giva kommittén del av bland annat sådana önskemål rörande anordnande av omnibus- och lastbilslinjer, som gjort sig gällande inom respektive län. En utredning angående behovet för dessa läns vidkommande av ytterligare linjetrafik med automobil har sålunda redan igångsatts.

Motionärerna hava jämväl föreslagit, att riksdagen skall hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning angående möjligheterna att tillämpa genomgående zontariffberäkning i fråga om de linjer, som enligt motionärerna böra upprättas i de glesbefolkade trakterna. Den fråga, som här uppdragits, är av utomordentligt stor omfattning och betydelse. Man synes nämligen icke kunna begränsa spörsmålet till allenast den av motionärerna avsedda linjetrafiken. I en sådan utredning torde nämligen böra inbegripas till en början frågan om genomgående tariffberäkning i fråga om all av staten bedriven trafik. I samband därmed torde böra upptagas till behandling jämväl frågan om samtrafik mellan järnväg, eventuellt även sjöfart, å ena, samt linjetrafik med omnibus och lastbil å andra sidan, oavsett om sistnämnda trafik bedrivs av enskilda eller statliga företag. Frågan, vilka åtgärder, som i förevarande avseende kunna vidtagas, kan antagas komma att i större sammanhang beaktas av 1944 års trafikutredning. Någon särskild hemställan om utredning i det i motionen åsyftade speciella avseendet synes med hänsyn härtill icke erforderlig.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anför, bland annat, att föreliggande behov av transportmedel för såväl gods- som persontrafiken inom alla delar av länet väl kan tillgodoses på de vägar, som hittills stått till buds. Från enskilda trafikföretagares sida har alltid visats stort intresse såväl för utbyggnad av linjetrafiken som för utökning av fordonsparken i annan yrkesmässig drift. Den kontroll över den yrkesmässiga biltrafiken, som länsstyrelsen utövar genom beviljandet av tillstånd, har oftast fått drivas i restriktiv riktning till förhindrande av att alltför många företag uppstå inom branschen. De under krigsåren vidtagna nedskärningarna i den yrkesmässiga biltrafiken ha motiverats av bristen på drivmedel och förnödenheter, och så snart dessa restriktioner kunna hävas, råder det intet tvivel om att trafiken skall svälla ut på nytt. Något särskilt ingripande i den riktning motionärerna föreslagit kan länsstyrelsen icke anse vara påkallat och finner därför ej skäl att i vad avser detta län tillstyrka den föreliggande motionen.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län vitsordar, att linjetrafik i enskild regi ofta uppehålls i bygder, där det ekonomiska utbytet måste vara ringa,

samt att länsstyrelsen äger i viss utsträckning möjlighet att förmå trafikutövare att utsträcka sin trafikrörelse även till i anslutning därtill belägna vägsträckor, där trafik i och för sig icke kan bedrivas med vinst, samt tillägger: Med anledning av rådande krisförhållanden på de flesta linjer är trafiken underkastad inskränkningar och i några fall helt inställd. Till följd härav torde på flera håll missnöje med tillgängliga förbindelser för närvarande råda. Enligt länsstyrelsens uppfattning måste dock trafiken, om den får bedrivas i samma omfattning som före kriget, anses i stort sett tillgodose rimliga krav på förbindelser mellan olika orter. Huruvida möjligheter föreligger att i sålunda önskvärd utsträckning efter kriget återupptaga och ytterligare utveckla linjetrafiken, torde ytterst bliva beroende på med vilka driftkostnader trafikutövarna då kunna få räkna.

Länsstyrelsen i Jämtlands län vitsordar, att frågan givetvis har stor betydelse för Jämtlands län, där befolkningen i stor utsträckning är hänvisad till landsvägstransporter. I vissa fall framträder jämväl behov av en sådan förbättring av befintliga kommunikationer, som knappast kan genomföras utan statens medverkan. Den föreliggande frågan bör därför i och för sig utredas. Emellertid har densamma, såvitt Norrland angår, redan upptagits av Norrlandskommittén. I avvaktan på resultatet av kommitténs utredning i föreliggande ämne torde ytterligare utredning för länets del ej vara erforderlig.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anför, bland annat, följande:

Det är givet att trakter, där bebyggelsen är gles och järnvägar saknas, i regel bliva missgynnade med reguljära trafikförbindelser, särskilt med hänsyn till turlistor och trafikmaterial. En enskild företagare måste helt naturligt se till, att hans trafikföretag blir ekonomiskt bärande. Men en sådan synpunkt torde i regel ha lagts även å de företag, som drivas av staten. Det skulle uppenbarligen vara till stor båtнад för befolkningen i sådana trakter, som här avses, om en ändring härutinnan komme till stånd. Synnerligen betydelsefullt vore givetvis om genomgående zontariffberäkning kunde komma i tillämpning mellan järnvägarna å ena sidan och den reguljära landsvägs- trafikerna å andra sidan. Detta torde dock knappast vara möjligt att genomföra i fråga om den linjetrafik, som bedrivs av enskilda företagare.

Länsstyrelsen inser vikten av att åtgärder skyndsamt vidtagas, så att befolkningen i trakter, som sakna järnvägar, erhåller förbättrade trafikförbindelser med förmånligare avgifter än de nu gällande, och får för sin del tillstyrka, att den i motionen föreslagna utredningen kommer till stånd.

Sveriges trafikbilägares riksorganisation erinrar om att reguljär gods- och persontrafik med motorfordon tog sin egentliga början omkring 1920 och har vuxit fram helt och hållet genom enskilt initiativ samt anför bland annat: Att staten i ett tidigare skede icke fann anledning att intressera sig för biltrafiken torde knappast kunna läggas de enskilda företagarna till last.

Under sådana förhållanden må det väl icke förlämnas dem, om de i första hand ägnade sig åt sådana linjer och vägsträckor, där trafiken ansågs vara mest nödvändig och kunde förväntas bli ekonomiskt lönande. För övrigt ankommer det ju på de tillståndsgivande myndigheterna att pröva och avgöra behovet och lämpligheten av den trafik, varom i varje särskilt fall är fråga. Att många delar av landet, som äro vanlottade i fråga om järnvägar, ännu sakna önskvärda kommunikationer och att dylika landsdelar om möjligt snarast möjligt böra tillgodoses i detta avseende, kan icke bestridas. Med utgångspunkt från den utveckling, som biltrafiken hade fram till år 1939, har man emellertid berättigad anledning antaga, att många av dessa landsändar nu sannolikt skulle ha kommit i åtnjutande av reguljär biltrafik, därest icke kriget med alla dess hämningar kommit emellan. Att de enskilda företagen härvidlag säkerligen skulle ha ådagalagt samma vilja och intresse som tidigare torde icke kunna betvivlas.

Enligt motionärernas mening bör den reguljära gods- och persontrafiken intimt sammankopplas med järnvägsdriften. Med anledning härav vill riksorganisationen erinra om det uttalande, som överrevisorerna vid statens järnvägar gjort i anslutning till den verkställda granskningen av statens järnvägars verksamhet för år 1944. I detta uttalande sägs bl. a., att organisationsformen måste vara den rätta, om det gäller större företag och i all synnerhet om dessa drivas i statlig regi. Beträffande biltrafik, utövad jämsides med järnvägstrafik, gäller detta i särskild grad. Biltrafik och järnvägstrafik äro nämligen till sin natur i väsentliga delar helt olika. Järnvägar och bilar kräva därför enligt överrevisorerna olika organisationsformer. Detta uttalande går som synes i rakt motsatt riktning till den av motionärerna förfäktade meningen. Av överrevisorernas uttalande kan utläsas, att inkomster från järnvägsdrift icke få användas för att täcka förlust på bilrörelse. De synpunkter, som framförts av överrevisorerna, torde även ha varit vägledande för de enskilda järnvägsbolag, vilka beslutat skapa en i förhållande till järnvägsföretaget självständig organisation för den vid sidan om järnvägsdriften bedrivna bilrörelsen. Riksorganisationen har särskilt velat fästa utskottets uppmärksamhet på nu andragna förhållanden.

I motionen har vidare framhållits, att det vid sådan biltrafik, varom nu är fråga, vore påkallat att tillämpa genomgående zontariffberäkning med statens övriga kommunikationsmedel. Enligt riksorganisationens mening är denna fråga av stor räckvidd och kan icke begränsas allenast till den av motionärerna åsyftade trafiken. Spörsmålet synes nämligen böra utsträckas till att omfatta genomgående tariffberäkning beträffande all av staten bedriven trafik, och i anslutning härtill bör även till behandling upptagas frågan om samtrafik mellan järnvägar, å ena, samt linjetrafik med lastbil och omnibus, oavsett om denna trafik bedrivs av staten eller enskilda företagare, å andra sidan. Eventuellt synes i samband härmed även frågan om

samtrafik mellan järnvägar och fartygsleder böra prövas. Då nu nämnda spörsmål kan förväntas bli föremål för övervägande av 1944 års trafikutredning, torde någon särskild utredning i ärendet icke vara påkallad.

Enligt vad riksorganisationen kan finna, måste tidpunkten för den i motionen begärda utredningen vara mindre väl vald. Såsom ovan redan framhållits är på grund av försörjningsläget linjetrafiken med lastbil nästan helt nedlagd och avsevärda inskränkningar ha företagits i fråga om omnibustrafiken. Det torde därför vara mycket svårt för att inte säga omöjligt att få en klar och tillförlitlig bild av det verkliga läget beträffande den reguljära gods- och persontrafiken. Särskilt oklart är läget i fråga om linjetrafiken med lastbil. Som bekant har statens biltrafiknämnd förklarat alla med stöd av 1940 års förordning om yrkesmässig biltrafik till nämnden inkomna ansökningar om tillstånd till nyssnämnda linjetrafik vilande. Hur det kommer att förfaras med dessa ansökningar, då räjongbestämmelserna och andra restriktiva föreskrifter upphävas, kan för dagen icke avgöras.

Den trafik, varom motionärerna begärt utredning, torde otvivelaktigt utgöra ett speciellt norrlandsproblem, och riksorganisationen vill erinra därom, att Norrlandskommittén redan upptagit frågan till prövning. En utredning, bl. a. genom medverkan av länsstyrelserna i de norrländska länen, har sålunda igångsatts. Resultatet av denna utredning torde därför i första hand böra avvaktas, innan någon ytterligare undersökning verkställs. På grundval av de erfarenheter, som vinnas genom Norrlandskommitténs utredning, kan därefter säkerligen avgöras, huruvida utredningen bör utsträckas att omfatta även andra delar av landet.

Riksorganisationen kan icke frigöra sig från den bestämda uppfattningen — flera avsnitt i motionen tala härför — att syftemålet med motionen är att söka tillförsäkra staten den reguljära gods- och persontrafik, som åsyftas i motionen, för att därmed förkväva en fri och sund konkurrens de olika trafikmedlen emellan. Mot en dylik utveckling måste riksorganisationen såsom en sammanslutning av landets enskilda trafikföretagare med eftertryck reagera.

Med stöd av ovanstående får Sveriges trafikbilägares riksorganisation avstyrka den i motionen påkallade utredningen.

Utskottet. För egen del får *utskottet* anföra följande.

Motionen innefattar krav på utredning i två skilda hänseenden. Dels begäres utredning om ordnande genom statens försorg av reguljär gods- och persontrafik på landsvägarna i sådana glest befolkade delar av landet, vilka icke kunna tillgodoses med järnvägsförbindelser. Dels hemställs om utredning, avseende att vid sådana av staten drivna trafikföretag skulle tillämpas genomgående zontariffer med statens järnvägar både i fråga om gods-transporter och persontrafik.

I fråga om det förstnämnda kravet finner utskottet i likhet med motionärerna det vara en fråga av synnerlig vikt ur såväl ekonomisk som social synpunkt att de glesare befolkade delarna av landet, vilka i allmänhet torde sammanfalla med rikets norra delar, komma i åtnjutande av bästa möjliga trafikförhållanden. Utskottet vill i detta sammanhang vitsorda den stora betydelse, som statsmakternas erkännansvärda insatser i form av statsbarnornas och postväsendets billinjer haft för befordrandet av Norrlands utveckling. Härvidlag bör dock ej glömmas det pionjärarbete, som utförts på detta område av enskilda företagare. Också vid lösningen av den stora och komplicerade frågan om flykten från landsbygden är givetvis ett välordnat trafikväsen en faktor att räkna med. I detta sammanhang må därjämte erinras om att motortrafiken på grund av kristidens försörjningssvårigheter för närvarande ej kan utövas i full utsträckning. För att emellertid draga upp riktlinjerna till en rationell fördelning av behöblig resp. befintlig trafik mellan olika slags trafikmedel samt utarbeta därav föranledda förslag till en framtida trafikpolitik hava förberedande åtgärder redan vidtagits, i det att 1944 års trafikutredning tillsatts med ett vittomfattande arbetsprogram, som i sig synes innesluta jämväl frågan om glesbygdernas förseende med för ändamålet bäst avpassade trafikorgan. Därjämte har, såsom framgår av inhämtade yttranden, den likaledes för närvarande verksamma Norrlandsutredningen gripit sig an med en inventering av förefintligt trafikbehov i rikets norra delar för att sedermera träda i förbindelse med 1944 års trafikutredning i syfte att bidra till en lösning av spörsmålet. Vid dylikt förhållande har det synts utskottet lämpligt, att utredningen vid sitt fortsatta arbete erhåller del jämväl av de synpunkter rörande trafikbehovets tillgodoseende, som innefattas i här förevarande motion, för att av trafikutredningen tagas i övervägande vid fullgörandet av dess uppdrag.

Under återopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

att andra kammaren för sin del ville besluta att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller, att motionen II: 405 överlämnas till 1944 års trafikutredning för att tagas i övervägande vid fullgörandet av dess uppdrag.

Stockholm den 17 maj 1945.

På utskottets vägnar:

L. O. SKANTZE.

Närvarande: herrar *Skantze*, *Hedqvist*, *Jonsson* i Malmgrava, fru *Svedberg*, herrar *Boman* i Stavsund, *Persson* i Svensköp, *Nilsson* i Varuträsk, *Jansson* i Aspeboda, *Jonsson* i Järvsand, *Skoglund* i Umeå.