

## Nr 329

Av herrar Larsson i Julita och Ekström, *om tillgodoseende och säkerställande av behovet av ändamålsenliga och väl förgrenade omnibusförbindelser på landsbygden.*

Omnibusförbindelserna på landsbygden har otvivelaktigt en mycket stor betydelse för landet i sin helhet och i synnerhet för sådana orter, som saknar järnvägsförbindelser. Med hänsyn härtill framstår det såsom särskilt angeläget, att samhällsutvecklingen sker på ett sådant sätt, att den tillgång som väl utvecklade omnibusförbindelser utgör inte spolieras, utan att viss-het föreligger om att denna samhällsviktiga funktion kan fullgöras lika bra eller på ett bättre sätt i annan ordning.

Det torde otvivelaktigt förhålla sig på det viset, att den utveckling som under senare år ägt rum på trafikens område inte varit särskilt ägnad att främja utvecklingen i fråga om omnibusförbindelser, framför allt på landsbygden. Företagare på detta område framhåller, att näringen arbetar under svårigheter och att marginalen krympts på ett sådant sätt, som omöjliggör såväl önskvärd nyanskaffning som även utövande av linjetrafik inom mera glesbefolkade områden. Detta förhållande framhålles hava uppkommit, dels — och framför allt — genom ökad förekomst av egna bilar, och dels även genom de skatte- och andra pålagor, som näringen har att utgöra. Sammanslutningar av företagare inom detta näringsområde har vid skilda tillfällen framhållit lättande av skattepålagorna som en lämplig utväg att mildra det tryck varunder näringen för närvarande sannolikt arbetar.

Här angivna förhållanden gör, att frågan uppkommer huruvida den nuvarande ordningen i fråga om utövandet av linjetrafik med omnibus är rationell och ägnad att tillgodose skäligen krav i fråga om bl. a. ändamålsenlighet och effektivitet, eller om gynnsammare betingelser kan åstadkommas genom andra åtgärder än vad som föreslagits från näringsutövarnas sida. Vid ett sådant bedömande anmäler sig i första hand den synpunkten, att det förefaller både rimligt och nödvändigt, att inom trafikväsendet tilllämpa en viss clearing mellan trafikutövningen inom orter och trafiklinjer med olika lönsamhet. Som exempel härpå kan anföras statens järnvägar. Ett häremot svarande förhållande synes böra åvägbringas även i fråga om omnibustrafiken. Huruvida det kan ske med bibehållande av de nuvarande företagsformerna, eller om ett enhetliggörande, motsvarande vad som förekommit och fortfarande pågår i fråga om järnvägstrafiken, är erforderligt, den saken torde — liksom andra härmed sammanhängande omständigheter — böra göras till föremål för utredning.

De fördelar, som tillgång inom rimligt avstånd till omnibusförbindelse

utgör, är för närvarande mycket ojämnt fördelade. Den nuvarande ordningen leder helt naturligt till, att tätbefolkade områden, liksom även områden efter de mera trafikerade vägarna, blir bäst tillgodosedda. Det synes, bl. a. med hänsyn härtill exempelvis inte obilligt, att tillstånd att utöva linjetrafik på en för sådan trafik mera lönsam vägsträcka kunde förbindas med skyldighet att utöva dylik trafik jämväl på vägsträckor där sådan trafik antingen helt saknas eller befinnes otillräcklig, även om delta trafikutövande kan förväntas lämna ett mindre gott, eller till en början kanhända rent av otillfredsställande ekonomiskt resultat.

Ofta förekommer det att två eller flera omnibusföretag har tillstånd att utöva linjetrafik på samma vägsträckor. I sådana fall är det inte alltid som de olika bussföretagens turlistor är uppgjorda med hänsyn till skäliga krav på ändamålsenlighet och samordning. Skäl till antagande att konkurrenshänsyn spelar in på ett sätt som inte vare sig gagnar trafikanterna eller innebär något effektivt utnyttjande av vagnparken torde knappast saknas.

Som ett exempel på olägenheter till följd av bristande samordning kan anföras de prisrabatterade månadsbiljetterna, som under den nu rådande ordningen endast berättigar till resa med ett trafikföretags bussar. Dessa prisrabatterade biljetter utnyttjas företrädesvis vid färd till och från en inom industriort belägen arbetsplats samt av skolungdom. Om på grund av exempelvis fackföreningsmöte, studiesammankomst eller annan anledning konkurrentföretagets buss vid något tillfälle skulle passa bättre, saknar trafikanten i regel möjlighet att åtnjuta samma prisnedsättning hos konkurrentföretaget vid sådana tillfällen. Förekomsten av olika trafikutövare kan vid bristande samordning under nuvarande förhållanden även leda till att förbindelserna med platser dit allmänna institutioner och en kommuns administrativa centrum lokaliserats kan bli otillfredsställande.

Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet har med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 10 december 1948 tillkallat sakkunniga för utredning rörande vissa frågor beträffande den yrkesmässiga biltrafiken, den s. k. busslinjeutredningen, vilken numera avlämnat av utredningsuppdraget föranlett betänkande. De sakkunnigas uppdrag synes emellertid inte hava innefattat här anförda spörsmål.

Då busslinjeutredningens betänkande sålunda inte synes innefatta förslag till åtgärder i ovanberörda hänseenden, får vi med stöd av det anförda hemställa,

att riksdagen ville besluta, att genom skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag i syfte att tillgodose och säkerställa behovet av ändamålsenliga och välförgrenade omnibusförbindelser på landsbygden.

Stockholm den 25 januari 1956

Gust. Larsson

Ragnar Ekström

Julita