

FINANSUTSKOTTETS betänkande № 4/1963 med anledning av landstingsman Rickard Lindroths hemställningsmotion om åtgärder för tryggnad av busstrafiken så, att den kan tillfredsställa befolkningens behov (8/1963).

№ 4/1963.

Med anledning av ovannämnda framställning, varöver Landstinget inbegär utskottets utlåtande, får utskottet, som i ärendet hört yngre landskapssekreteraren Sune Carlsson, direktör Birger Mattsson, bussägarna Runar Roberts och Ruben Carlsson, busschauffören Runar Mattsson och stadsdirektören Aron Häggblom, värdsamt anföra följande:

Busstrafiken på de lokala linjerna till landsbygden bedrivs för närvarande av Ålands Bussbolag Roberts & Co. benämnda sammanslutning, som bildats närmast med tanke på ett samarbete i syfte att utverka en gemensam koncession. Bolagets koncession är gällande till utgången av år 1969. Det ekonomiska samarbetet begränsar sig till upprätthållandet av en gemensam bussbyrå i Mariehamn och vissa gemensamma åtgärder, medan de enskilda busslinjerna trafikeras med bussar, som äro bolagsmännens enskilda egendom. Intäkter och utgifter från rörelsen komma sålunda i första hand på bussägarna var för sig, som efter en viss fördelningsgrund tillskjuta medel för de samfälliga utgifterna. Härav följer, att en busslinje, som har svag ekonomisk bärkraft, icke stödes av de andra linjernas ägare. Sedan den nuvarande organisationsformen tillkom år 1949 har flera busslinjer övergått till andra bussägare och en viss koncentration till ett fåtal ägare kan förmärkas. En sådan koncentration är otvivelaktigt nödvändig för att hålla trafiken vid makt i ungefär den omfattning, som den för närvarande har.

Enligt koncessionen är bolaget ansvarigt för att trafiken på samtliga linjer upprätthålles enligt den tidtabell, som fastställles vid det årliga tidtabellsmötet. I samband med detta möte kan visserligen vissa inskränkningar av trafiken komma ifråga, vilka medföra, om landskapsstyrelsen godkänner tidtabellen, en inskränkning i bolagets förpliktelser. Men i princip bör trafik upprätthållas på de i koncessionen angivna linjerna vid äventyr att hela koncessionen indrages.

I Mariehamn upprätthåller bolaget en bussbyrå, för vilken kostnaderna stiger till c. 7.000 mk under ett år. Under år 1962 erhöill bolaget i understöd från landskapet 230.000 gmk och från Mariehamns stad 60.000 gmk, varför bolaget fick stå för mer än hälften av dessa kostnader. Betydande utgifter för trafiken utgöra också motorfordonsskatten och trafikförsäkringarna. Bolaget har ansökt om befrielse från motorfordonsskatten, men ansökan har avslagits. Enligt 4 § 1 mom. lagen om motorfordonsskatt

(FFS 982/47) synes dock förutsättningar för befrielse föreligga. Då skatten för dieselbussar stiger till mellan 2.000 och 3.000 nmk, kunde en betydande lättnad på denna väg möjligen åstadkommas. Däremot synes förutsättningar för befrielse eller nedsättning av försäkringspremierna icke finnas annat än i form av den bonus, som allmänt tillkommer motorfordonsägare på grund av skadefria år. Med 50 % bonus uppgår försäkringspremierna till 6 å 700 nmk i året för en buss.

Utskottet finner, att busstrafiken i landskapet kämpar med betydande ekonomiska svårigheter, som kunna medföra busstrafikens gradvisa upphörande. Då denna trafik är synnerligen betydelsefull för den mindrebemedlade befolkningen, borde åtgärder vidtagas för att i mån av möjlighet tillförsäkra verksamheten en skälig räntabilitet. I detta avseende borde också från de berörda kommunernas sida övervägas, om icke skolskjutsningarna företrädesvis borde anförtros bussägarna för att på detta sätt underlätta busstrafikens bibehållande. Ett effektivt ekonomiskt samarbete inom bussbolaget och ett rationellt utnyttjande av bussparken borde även främja bolagets verksamhet. Måhända vore det till fromma för frågans lösning, om landskapsstyrelsen tillsatte en kommitté för en närmare granskning av möjligheterna att genom revision av linjer och tidtabeller redan före koncessionens upphörande möjliggöra en bättre lönsamhet.

Beträffande bussbyrån i Mariehamn har utskottet vidare inhämtat, att det i staden planerade stationshuset tillsvidare icke kunnat uppföras på grund av andra mera angelägna investeringar. En stationsbyggnad är dock planerad österom den nuvarande bussparkeringen. Till denna byggnad skulle sammanföras saluhall och salutorg. Det vore säkerligen till fördel också för busstrafiken om en sådan koncentration av handeln med landsbygdens produkter kunde kombineras med busstationen, varjämte de mera ändamålsenliga utrymmen, som kunde ställas till bussbyråns disposition, säkerligen skulle göra en rationalisering av busstrafiken möjlig. Utskottet vill därför uttala förhoppningen, att staden skall finna möjligheter att förverkliga projektet inom den närmaste framtiden.

Med hänvisning till det ovan anförda får utskottet vördsamt föreslå,

att Landstinget måtte hemställa hos landskapsstyrelsen om åtgärder för att trygga busstrafikens fortsatta upprätthållande i den utsträckning det kan anses nödvändigt för att tillfredsställa befolkningens behov.

Mariehamn, den 16 mars 1963.

På finansutskottets vägnar:

Lennart Mattsson.

Rolf Sundman.

Närvarande i utskottet: ordföranden Lennart Mattsson, viceordföranden Evald Häggblom samt ledamöterna Eliasson, Gunnar Häggblom och Leandersson