

Nr 350

Av herr **Larsson, Thorsten**, och herr **Mattsson**, om en regional trafikservice.

(Lika lydande med motion nr 438 i Andra kammaren)

När riksdagen 1963 fattade beslut om nya riktlinjer för trafikpolitiken avsåg man att för landets olika delar trygga en tillfredsställande trafikförsörjning. Det måste ifrågasättas om denna målsättning har uppnåtts. I de glesare befolkade delarna av landet är inte tillgången på trafikmedel av den omfattning som kan anses rimlig. Även många mindre tätorter har i trafikhänseende fått finna sig i påtagliga försämringar. De många drastiska nedläggningarna av järnvägslinjer har ju i första hand drabbat glesbygden och de mindre tätorterna. Försäkringarna om att ersättningstrafik skulle ordnas kan i många fall inte anses ha infriats på tillfredsställande sätt. Även många busslinjer har för övrigt drabbats av nedläggning.

Det förfarande som statens järnvägar tillämpat vid nedläggning av järnvägslinjer måste många gånger sägas ha tett sig egendomligt. Sålunda har jämlöpande järnvägs- och busslinjer trafikerats samtidigt. Att man i sådana fall kunnat peka på att järnvägen inte varit lönsam är inte så märkligt, och man måste förstå att allmänheten ställt sig oförstående till en sådan politik. Vidare kan man peka på många åtgärder av tidtabellsmässig art som varit mindre framsynta och föga ägnade att bibehålla trafikunderlaget.

Att utvecklingen går mot expanderande tätorter får inte innebära att man glömmer bort de människor som bor i de glesare befolkade delarna av landet. Det måste vara det allmännas uppgift att se till att även de får en tillfredsställande trafikförsörjning och att svara för kostnaderna för denna om den inte kan drivas på kommersiell grund. Det finns i detta sammanhang anledning erinra om att en förhållandevis stor del av landets befolkning bor i sådana bygder som här är i fråga. Enligt 1965 års folkräkning rör det sig om 20 procent av befolkningen. Det kan nämnas att även i det tätbefolkade Malmöhus län inte mindre än omkring 15 procent av befolkningen kan anses befinna sig i ur trafiksynpunkt sådan bostadsbelägenhet. Ser man på åldersgrupperna över 50 år torde siffran bli ännu högre. Det är ju främst de äldre som stannat kvar på landsbygden. I första hand är det dessa åldersgrupper jämte barnen som är beroende av de kollektiva trafikmedlen.

Att de många trafiklinjenedläggningarna har åstadkommit standardsänkningar för dem som är beroende av kollektiva trafikmedel torde inte kunna

bestridas. På många håll har problemen blivit så framträdande att kommunerna såsom ansvariga för sina medborgares trivsel, hälsa och utkomst ansett sig tvingade att vidtaga åtgärder. En kommunal trafikservice är emellertid kostnadskrävande. De ekonomiska konsekvenserna blir dock mycket olika för skilda individer och skilda kommuner. Enligt vår uppfattning kräver samhällssolidariteten att staten bidrager till ifrågakvarande kostnader. Skolskjutsorganisationen inom kommunerna har tidigare erhållit statsbidrag med 80 procent, vilket nu inkluderats i ett enhetligt bidrag till undervisningen. Bidraget till den kollektiva trafiken torde utgå som ett särskilt bidrag. En utredning bör tillsättas i syfte att få fram förslag till den närmare utformningen. Möjligheterna att integrera en kommunal kommunikationsservice med skolskjutsorganisationen bör övervägas. Andra lösningar är också tänkbara. Det bör ankomma på utredningen att även fundera över detta.

Utredningen bör vara parlamentarisk. Den bör dock även få representanter för kommunförbunden och för skolöverstyrelsen.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställas,
att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhänga
om utredning och förslag angående utformningen av en
regional trafikservice samt angående statsbidrag till sådan.

Stockholm den 24 januari 1968

Thorsten Larsson (cp)

T. V. Mattsson (cp)