

## Nr 326

Av herrar **Johnsson** i Blentarp och **Jönsson** i Arlöv, om samordning av den kollektiva trafiken med skolbarnstransporter m. m.

(Lika lydande med motion nr 294 i Första kammaren)

I den allt fortgående strukturomvandlingen av vårt samhälle har trafikpolitiken fått en framskjuten plats. Vi har fått områden där befolkningsuttunnningen starkt påverkat den allmänna servicen, medan andra områden har problem med överbefolkning.

Glesbygdens utsatta position sammanhänger främst med tre processer. En av dessa är koncentrationen av serviceanläggningar och lokaliseringen av arbetstillfällena till större befolkningscentra. En annan är indragningar och omläggningar av den kollektiva trafikapparaten. En tredje process som skapar problem för den kvarvarande befolkningen är att det företrädesvis är de yngre som söker sig från glesbygden, vilken därigenom får en allt negativare befolkningsstruktur. Dessa processer griper in i varandra och utövar en ömsesidigt förstärkande effekt.

I ett trafikpolitiskt system med ökad konkurrens bör den helt dominerande delen av efterfrågan på såväl gods- som persontransporter kunna tillgodoses tillfredsställande inom ramen för ett krav på företagsekonomisk lönsamhet i trafiken. Men även för de transportbehov som inte tillgodoses med individuella transportmedel och som är alltför ringa som underlag för en självbärande allmän transporttjänst måste också transportmedel stå till förfogande. Glesbygdernas transportförsörjning framstår härvid som ett väsentligt problem, vars lösning förutsätter insatser från det allmännas sida. Att kollektiv trafik numera ofta inte kan bedrivas med lönsamhet i sådana bygder bör inte leda till en utarmning av kommunikationerna. Här fordras bättre och samordnande åtgärder. De åtgärder som hittills vidtagits har givit vissa förutsättningar att upprätthålla en transportförsörjning i sådana områden där trafikunderlaget — med eller utan driftbidrag — medgett linjetrafik med buss.

Dessa åtgärder synes emellertid ej längre vara tillräckliga. Det blir alltmer vanligt att kommuner får betala underskott som uppstår, trots att staten lämnar driftbidrag.

Vid granskning av den transportförsörjning som vi har och den som är behövlig så finner man att resursanvändningen synes vara fel disponerad.

Den vanligaste bilden på trafikplaneringen i glesbygdskommunen är att skolstyrelsen genom entreprenader eller egna fordon klarar skolbarnstransporterna. De som utför dessa transporter på entreprenad är i regel taxi och privatbilar för de så kallade närtransporterna, linjetrafikföretag eller enskilda bussägare för längre transporter. Övrig transportförsörjning — kollektiva kommunikationer — sker av linje-

trafikföretag på linjer som är tillståndsbelagda. Dessa linjer har efter hand som befolkningen uttunnas fått en allt sämre lönsamhet och uppbär som regel driftbidrag från staten samt i många fall kommunalt stöd.

I hela denna transportorganisation kan först fastslås att när det gäller de transporter som utförs av taxi med fordon som tar upp till tiotalet passagerare är resursanvändningen i största utsträckning riktig. Här är kombinationen taxirörelse—skolbarntransporter ett led för fullt utnyttjande av både fordon och förare.

Resursanvändningen för större fordon (bussar av varierande storlek) är emellertid bristfällig. Detta beroende på tillståndsgivning som medverkar till detta. Som exempel kan nämnas att det ej är ovanligt att skolstyrelsen gör upphandlingen av skolbarntransporterna enligt anbud; billigaste anbudsgivare är ett företag som ej har kollektiv trafik, och detta företag får transporten. Samtidigt kan kommunen ställas inför frågan om indragning av kollektivtrafiken från ett annat företag då denna trafik har för dåligt underlag för att vara lönsam. Hade samma företag haft transporten av både skolbarn och kollektivtrafik så kunde lönsamhetskravet kanske uppfyllas eller det ekonomiska tillskottet bli mindre.

Inom detta område måste en samordning vara av värde för såväl trafikföretag som samhället. Det kan knappast vara riktigt att fordon på 100 000—150 000 kr. användes för en tur på morgon och kväll samtidigt som ett annat företag med lika dyra fordon kör kollektiv trafik på dagen. Man måste här även taga hänsyn till sättet att använda personalen. Var finns den fulla sysselsättningen? Alla dessa transporter måste ske med samma fordon och förare, vilket ger bättre service och ekonomi. Får ett linjetrafikföretag utföra elevtransporter och därmed erhålla täckning för den fasta kostnaden — vilket är naturligt, då fordon avskiljes för uppdraget — kan lokala kollektiva turer utföras på andra tider, varvid kostnadskravet kan ställas lägre genom att det normalt är till fyllest att endast få täckning för rörliga merkostnader för dessa turer.

För att få samordning på såväl skoltransporter som den kollektiva trafiken bör villkoret för att få utföra skoltransporter med buss vara att samma företag även ansvarar för den kollektiva trafiken på motsvarande sträcka i den omfattning som kommunens styrelse bedömer behövlig. Den kollektiva trafiken skulle bedrivas enligt fastställd turlista med taxa. En sådan samordning skulle kräva mindre investeringar och ge bättre lönsamhet för företagen samtidigt som allmänheten skulle erhålla bättre service till för samhället billigare pris. En trafikuppläggning på detta sätt skulle stabilisera kommunikationerna i kommunerna samtidigt som hot om trafikindragning och krav på extra kommunala bidrag under året skulle upphöra.

Denna samordning kunde komma till stånd genom att skoltransporterna upphandlades av kommunens styrelse i stället för av skolstyrelsen, samtidigt som tillstånden för kollektiv trafik och skolbarntransporter samordnades. Skoltransporter är knappast någon utbildningsfråga utan en kommunikationsfråga och hör således ej hemma i en skolstyrelse. Ansvaret för att kommunikationer av olika slag finns i en kommun måste vara hos kommunens styrelse.

En prövning av denna samordningsfråga synes vara synnerligen angelägen då kravet på lönsamhet blir allt större och belastningen på såväl staten som kommunerna är stor. Skyldigheten att lämna service även i glesbygden består och måste lösas för så låga kostnader som möjligt utan att försämringar uppstår.

Med stöd av ovanstående hemställer vi,

att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning om möjligheterna att genom länsstyrelsernas tillståndsgivning samordna den kollektiva trafiken med skolbarnstransporter på samma vägsträcka eller i samma område samt att i förekommande fall ange en sådan samordning som en förutsättning för de statsbidrag som nu utgår till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. och till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer.

Stockholm den 23 januari 1970

*John Johnsson (s)*  
i Blentarp

*Hans Jönsson (s)*  
i Arlöv

---