

Nr 614

Av herr **Lothigius m. fl.**, om samordning av olika trafikmedel i glesbygderna.

De befolkningsomflyttningar, som de senaste decennierna skett i vårt land, har resulterat i en ökning, såväl absolut som relativt, av folkmängden i städer och andra tätorter, medan landsbygden "avfolkats". Denna utveckling, som inte är någon ny företeelse, har beskrivits och analyserats i en mängd utredningar och arbeten och är väl känd, varför det inte finns anledning att här närmare beskriva den.

Under 50-talet har bilismen definitivt slagit igenom i vårt land. Så t. ex. har åren 1954—1959 personalbilbeståndet ökat med i runt tal 100 000 fordon per år. Bilismens expansion har fått betydelsefulla konsekvenser såväl för den enskilde som för näringslivet och samhället. Bilen har för den enskilde möjliggjort rekreation och givit större möjligheter än tidigare att utnyttja fritiden. Samtidigt har den blivit ett allt betydelsefullare transportmedel mellan bostad och arbetsplats och därigenom bidragit till en rörligare arbetsmarknad. För näringslivet har lastbilen medfört billigare transporter och snabbare varudistribution. Därvid får man emellertid inte heller bortse från de problem som bilsamhället skapat. Bl. a. landsbygdens vägar, och då främst det s. k. sekundära vägnätet, släpar efter i utvecklingen, främst vad gäller förmågan att bära den tunga trafik, som våra dagars fordon genom den tekniska och ekonomiska utvecklingen skapat.

Det är angeläget att poängtera de konsekvenser som ett växande bilantal fått för landsbygden. Motorismen synes i hög grad skapa förutsättningar för en "levande bygd". Bilen underlättar kontakterna mellan glesbygd och tätort. Bostads- och arbetsplats behöver inte längre vara belägna på samma ort, och byte av arbetsplats behöver inte längre innebära att arbetstagaren måste byta bostad och miljö. Den i flera undersökningar beskrivna "pendelvandringen" är inte bara ett symptom på bostadsbristen i tätorterna utan även ett uttryck för de miljöbindande faktorernas betydelse.

För de kollektiva trafikmedlen har emellertid personbilens och lastbilens ökade betydelse som transportmedel fått vittgående konsekvenser. Statens järnvägars underskottslinjer har ökat. För närvarande torde mellan 40 och 45 % av den totala banlängden utgöras av trafiksvaga banor. Många trafiksvaga bandelar, främst smalspåriga, har lagts ned efter hand som lastbilar, personbilar och bussar övertagit trafiken. I årets statsverksproposition har 20 milj. kronor äskats för vägarbeten i samband med bl. a. nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer. Vi är här inne i en nödvändig anpassningsprocess, som måste betraktas ur samhälls- och företagsekonomisk synvinkel. En positiv landsbygdspolitik måste acceptera den tekniska utvecklingen, och det avgörande för en bygd är inte järnvägen i och för sig utan ett lämpligt trafikmedel.

Inte bara järnvägarna utan även busslinjerna har under senare år fått se sitt trafikunderlag minska. Liksom järnvägslinjer lagts ned har också busslinjer dragits in eller turtätheten minskat. Inom de tätbefolkade områdena av landsbygden är det i allmänhet inga svårigheter att få ett tillräckligt trafikunderlag för de kollektiva trafikmedlen. Det är i stället i glesbygderna, som man möter problemen. Det ökade antalet privata personbilar har försvagat det ekonomiska underlaget för busstrafiken liksom för taxibilstrafiken.

Även i fortsättningen kommer det att bli en ökning av bilbeståndet, och de nuvarande prognoserna talar om nästan en fördubbling under de närmaste tio åren. Möjligheten att driva nuvarande konventionella trafik i vissa glesbygder kommer att bli ännu svårare. Även om man till en del blir tvungen att en obestämd tid framöver stödja denna trafik, visar all erfarenhet att denna dock måste kraftigt inskränkas och på vissa håll läggas ned.

Tydliga tecken visar alltså, att trots den allmänna standardhöjningen till vilken förbättrade kommunikationer kraftigt bidragit, vissa glesbygder får en stark försämring i kommunikationsavseende. De fasta inköpsställena kommer i och med befolkningsminskningen att decimeras, vilket betyder allt dyrare levnadskostnader och kanske sänkning av levnadsstandarden. Redan nu har man kännning av att servicen på postområdet har blivit betydligt sämre än tidigare. Bristande servicetillgångar i sig själv ökar automatiskt flykten ifrån landsbygden.

Det kommer, trots den ökade biltrafiken, alltid att finnas människor, som icke har möjlighet att ha egen bil och som i fortsättningen kommer att vara beroende av ordnade reguljära kommunikationer. För deras skull är det nödvändigt att i god tid överväga de åtgärder som erfordras för att för framtiden ordna fullvärdiga och billiga persontransporter.

Skolskjutsarna har för varje år fått en allt större omfattning även i de trakter där underlaget för den reguljära trafiken minskat och busslinjer dragits in. Detta ger oss anledning att begära undersökning om i vad mån man bättre kan samordna reguljär linjetrafik med skolskjutsar även med mindre och rörligare trafikmedel. Här får man framför allt inte glömma bort "taxibilarnas" betydelse för landsbygdens kommunikationer och den service de ger allmänheten vid sjukdom etc.

I de fall en tätort för omgivande bygd fungerar som serviceort, skolort och arbetsort borde goda förutsättningar finnas att genom lämplig utformning av den gemensamma trafiken erhålla ett bärkraftigt trafikunderlag.

På grund av tidigare undersökningar kan konstateras att skolskjutsarna alltmer undandrages de reguljära trafikmedlen. Skolmyndigheterna erhåller statsbidrag för inköp av egna skolbussar, som drives i kommunal regi. Ur allmänna synpunkter sett är den kommunala driften av skolbussar inte alltid lämplig. Om den trafikkategori, som skolbarnen utgör, undandrages reguljär trafik kommer denna trafik kanske att inskränkas eller helt nedläggas.

De stora belopp, som utgår från det allmänna till skolskjutsar, borde användas på ett sådant sätt att icke övriga trafikanter får en försämrad service. Skolskjutsarna skulle i många trakter kunna bilda stommen i en bygds kommunikationsliv.

I flera fall driver SJ och postverket samt de privata bussföretagen sin trafik var för sig inom samma vägområde. Exempel kan uppvisas på att varje företag i sådant fall går med förlust. Dessutom tillkommer skolskjutsarna som bekostas av det allmänna. En samordning borde här kunna skapa ett effektivare och ändamålsenligare transportsystem och därmed leda till en lönsammare drift av trafikmedlen.

Möjligheterna att skapa en "levande landsbygd" hänger intimt samman med möjligheterna att få till stånd en samverkan mellan landsbygd och tätort. Landsbygd och tätort får inte bli motsatta begrepp utan bygden måste ses som en enhet.

Detta perspektiv på landsbygdens problem och utvecklingsmöjligheter förutsätter och ställer krav på goda kommunikationer. Dels är det angeläget med ett vägnät av god klass, dels måste en samordning ske av trafiken så att bl. a. person-, gods- och postbefordran samt skolskjutsar gemensamt kan bilda underlaget för en förbättring av glesbygdernas nödvändiga kontakter med tätorterna.

Inte minst viktigt är att tillse att landsbygdens näringsliv får en tillräckligt god service. Utan en sådan kan man aldrig nå tillfredsställande differentiering av näringslivet. Ett intimt samarbete måste här utvecklas mellan SJ och de godsbefordrande företagen. Det torde bl. a. vara nödvändigt att ordna flera upptagningsställen för gods. Därjämte bör de trafikpolitiska bestämmelserna utformas på ett sådant sätt att större frihet ges för en efter omständigheterna väl avpassad transportbefordran.

I varje fall synes glesbygdernas roll i samhället vara så betydande att det är motiverat att företaga en utredning beträffande samordningen av de trafikmedel, som svarar för kommunikationerna inom dessa delar av landet.

Med stöd av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning i syfte att undersöka möjligheterna av en samordning av de olika trafikmedel inom glesbygderna som svarar för person- och godstrafik, postbefordran och skolskjutsar.

Stockholm den 27 januari 1960

Carl-Wilh. Lothigi

Carl Eric Hedin

Erik Magnusson

Fred Henningson

i Tumbult

i Visby

Gösta Darlin

Sven Svensson

Rolf Eliasson

i Krokstorp

Leif Cassel

James I. A. Dickson

Gösta Bohman