

Nr 23

Utlåtande i anledning av väckta motioner om samordning av olika trafikmedel i glesbygderna.

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 491 av herrar *Eskilsson* och *Sveningsson* samt II: 614 av herr *Lothigius m. fl.*, hemställas, 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.

Motionärerna framhåller i huvudsak, att trafikunderlaget för de kollektiva trafikmedlen i glesbygderna starkt reducerats under 1950-talet på grund av den snabbt ökade användningen av individuella persontrafikmedel. En fortsatt utveckling i samma riktning kan förutses. Å andra sidan framhålles att det alltid kommer att finnas vissa behov av kollektiva trafikordningar även i dessa bygder.

Vidare anföres att skolskjutstrafiken har ökat även i bygder där den kollektiva trafiken minskat men samtidigt alltmer undandragits de reguljära trafikmedlen. Skolskjutsarna borde emellertid i åtskilliga områden kunna bilda stommen i kommunikationslivet. Såsom exempel på bristande samordning av den kollektiva trafiken nämnes, att det förekommer fall då statens järnvägar, postverket och privata bussföretag driver trafik var för sig inom samma vägområde, varvid samtliga företag går med förlust.

Motionärerna anser därför att en förbättring av glesbygdernas nödvändiga kontakter med tätorterna bör åstadkommas om person-, gods- och postbefordran samt skolskjutsar samordnas. Till en god trafikservice hör också att fler upptagningsställen för gods anordnas, vilket kan möjliggöras genom ett intimt samarbete mellan statens järnvägar och de godsbefordrande företagen.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, skolöverstyrelsen, 1953 års trafikutredning, Svenska landskommunernas förbund, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Svenska omnibusägarförbundet.

1953 års trafikutredning framhåller, att de i motionerna berörda frågorna i sina väsentliga delar avhandlas i utredningens betänkande av den 20 februari i år.

Sålunda behandlas däri frågan om en rationalisering av busstrafiken inom olika trafikområden i syfte att skapa en bättre lönsamhet inom bussrörelsen. Frågorna om drosktrafikens betydelse ur samordningssynpunkt beröras visserligen ej i framställningen, men den praxis som i överensstämmelse med ett flertal beslut av Kungl. Maj:t i besvärsmål tillämpas av de trafiktillståndsgivande myndigheterna när det gäller utförande av skolskjutsar och som innebär att behövligheten av särskilda tillstånd för skolskjutsar strikt prövas med hänsyn till redan förefintliga buss- och droskbilsföretag, torde tills vidare borge för att de av motionärerna framförda synpunkterna i detta avseende bli tillgodosedda. Vad åter beträffar utförande av skolskjutsar med bussar i linjetrafik omfattas denna fråga av trafikutredningens framställning, som på denna punkt utmynnar i ett särskilt förslag.

Rationaliseringsverksamheten på busstrafikens område avses i trafikutredningens framställning också omfatta gods- och postbefordringen med buss. Av naturliga skäl kan vid denna rationaliseringsverksamhet icke bortses från frågorna om samordning av konkurrerande buss- och lastbilsinjetrafik för godsbefordran. Vad å andra sidan beträffar godsbefordran med lastbilar i linjetrafik utan beröring med busstrafik, må framhållas att dylik linjetrafik med lastbil har förhållandevis obetydlig omfattning och icke motiverar särskild utredning utan torde böra behandlas i ett större sammanhang, nämligen i samband med frågan om hela den lokala lastbilstrafiken — en fråga som faller in under trafikutredningens allmänna utredningsuppdrag och är föremål för undersökning inom utredningen.

Beträffande samarbetet mellan statens järnvägar och de godsbefordrande företagen anser utredningen, att dylikt samarbete redan existerar och är förhållandevis väl utvecklat. Den taxemässiga samordningen av järnvägs- och biltrafiken utredes av järnvägsstyrelsen efter framställning av utredningen.

Eftersom de spörsmål, som behandlas i motionerna, i sina väsentliga delar redan varit eller är föremål för utredning saknas enligt trafikutredningen anledning att föranstalta om ytterligare utredning.

Generalpoststyrelsen redogör ganska ingående för de åtgärder, som hittills från postverkets sida vidtagits för att tillgodose glesbygdernas trafikbehov. Styrelsen nämner sålunda, att postverkets diligenstrafik i Norrland nu omfattar 7 800 km väglängd. Vid postbefordran utnyttjas i görligaste mån därutöver mjölkbilar och skolskjutsar. Lantbrevbäring utföres på en färdsträcka av omkring 10 500 mil varje vardag, och dessa linjer utnyttjas, där så låter sig göra, även för godsbefordran och i vissa fall även passagerarbefordran. I fråga om skolskjutsar framhåller styrelsen, att den strävar efter att kombinera linjetrafiken med skolskjutsarna. Detta har dock ibland stött på svårigheter, då skolstyrelse funnit det bekvämare för barnen att färdas i personbilar, även om detta medfört ökade kostnader. Styrelsen anser det angeläget, att linjetrafiken tillförsäkras sådana skolskjutsar, som lämpligen kan utföras i denna trafik. Styrelsen strävar efter att genom anslutning till buss- och lastbilsstationer, genom egna godsexpeditioner och genom sam-

trafik med SJ för person- och godsbefordran liksom med enskilda linjetrafikutövare verksamt bidra till önskvärd trafiksamordning.

Styrelsen slutar med att framhålla, att i motionerna berörda frågor dels behandlats av 1953 års trafikutredning och dels synes ligga på denna utrednings arbetsfält.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att de i motionerna anförda förhållandena sedan länge varit föremål för trafikföretagens uppmärksamhet. En stor del av SJ:s busslinjer har aldrig varit lönsamma och har på senare år starkt försämrats, vilket tvingat till rationalisering och utglesning av nätet. Man har emellertid i all den utsträckning det varit möjligt sökt sammanföra gods-, post- och persontransporter till gemensamma turer. I fråga om gods- uppsamlingsställen har SJ strävat att bereda så många trafikanter som möjligt tillfredsställande avlämnings- och avhämtningsmöjligheter genom avtal med affärsinnehavare och andra lämpliga personer.

Styrelsen anser särskild utredning ej erforderlig, enär den principiella sidan av de trafikorganisatoriska problemen torde ingå i 1953 års trafikutrednings uppdrag.

Skolöverstyrelsen erinrar om att problemet skolskjutsar-linjetrafik tidigare behandlats i olika sammanhang. Frågan har visat sig högst komplicerad. Styrelsen hänvisar till att den i sina anvisningar angående transportproblemet anført, att »en kombination av skolskjutsar och linjetrafik kan vara en fördel för befolkningen i dess helhet, eftersom trafiksvaga tåg- och busslinjer med ökad bilism lätt kan komma i farozonen».

Styrelsen påpekar, att de principiella problemen rörande transportapparatens allmänna utformning överväges av 1953 års trafikutredning men anser det vara av största vikt att med utgångspunkt från det nuvarande och för framtiden beräknade behovet av elevskjutsar genomföra en kompletterande utredning.

Styrelsen anför sammanfattningsvis, att skolelevernas andel av totalantalet resande kommer att väsentligt öka, att det i många fall blir oundvikligt att anordna speciella skolskjutsar även om reguljära linjers trafikunderlag beskäres, att skolskjutsorganisationen kan få både positiv och negativ betydelse för kommunikationerna mellan en tätort och dess omland samt att förutsättningarna för en samordning av elevtransporter med andra trafikanters resor bör utredas.

Landskommunernas förbund framhåller att det i motionerna framförda förslaget är mycket beaktansvärt, men med hänsyn till att problemen diskuterats i flera olika utredningar vill förbundets styrelse ifrågasätta om en ny utredning bör igångsättas.

Trafikbilägarnas riksorganisation anför att motionerna berör synnerligen vitala problem. Spörsmålen tillhör emellertid ett av de väsentligaste områdena inom 1953 års trafikutrednings arbete varför organisationen ej finner det

lämpligt att samordningsfrågorna brytes ut från denna utrednings uppdrag. Organisationen förordar, att motionerna överlämnas till denna utredning.

Omnibusägareförbundet framhåller, att frågan om glesbygdernas kommunikationer liksom de trafikpolitiska och trafikekonomiska problemen i övrigt redan är föremål för intensiv uppmärksamhet såväl från det allmänna som från enskilda organisationer sida. Frågorna befinner sig under övervägande inom 1953 års trafikutredning och samordningsfrågan överväges inom bussrationaliseringsnämnden, ett samarbetsorgan mellan Näringslivets trafikdelegation och förbundet. Särskild utredning är därför icke påkallad. Förbundet föreslår, att motionerna överlämnas till trafikutredningen.

Utskottet

Det är utan tvivel riktigt som motionärerna framhållit, att trafikunderlaget för den kollektiva trafiken i glesbygderna starkt minskats under senare år på grund av den ökade användningen av privatbilar. Det torde också vara riktigt, att denna utveckling kommer att fortsätta, men att det även framdeles kommer att finnas behov av kollektiva trafikordningar. Åtgärder för att säkerställa tillgången till godtagbara trafikförbindelser i dessa bygder är därför av behovet påkallade.

Sedan motionerna väcktes har emellertid 1953 års trafikutredning den 20 februari i år avlämnat framställning rörande busstrafikens driftekonomiska förhållanden, däri jämväl de i motionerna berörda problemen i sina väsentliga delar behandlats. Enligt vad utredningen meddelat är andra hithörande spörsmål föremål för överväganden. Samordningsfrågorna behandlas dessutom inom bussrationaliseringsnämnden, ett samarbetsorgan mellan Näringslivets trafikdelegation och *Omnibusägareförbundet*. Därjämte är vissa problem föremål för generalpoststyrelsens och järnvägsstyrelsens fortsatta uppmärksamhet.

Då således de i motionerna berörda frågorna redan är föremål för uppmärksamhet och utredning, vilken delvis färdigställts och som utskottet förutsätter kommer att snabbt fullföljas, saknas enligt utskottets mening anledning att begära ny utredning. Utskottet får därför hemställa,

att de likalydande motionerna I: 491 och II: 614 ej må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 31 mars 1960

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Persson, Johan, Sörlin, Hansson, Gustaf Henry, Nestrup, Söderberg*, Danmans, Hellebladh, Johansson, Tage, och Gustavsson, Bengt;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herrar Björkänge, Jacobsson i Sala, Svensson i Krokstorp, fru Jäderberg, herrar Nelander*, Svensson i Kungälv*, fru Thunvall*, fru Wallerius-Gunne*, herrar Grebäck, Hamrin* och Lundkvist i Eskilstuna*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.