

Nr 742

Av herr **Bengtson** i Solna m. fl., om inrättande av regionala transportnämnder.

På lång sikt blir det ofrånkomligt att den regionala trafiken lägges om från spår-bunden till landsvägsbunden trafik. Det torde främst bli busstrafik som kommer i fråga, men för att erhålla en god trafikservice behöver denna kompletteras med en välorganiserad taxirörelse eller en kombination av dessa båda system enligt typ de norska rutevagnarna. Denna omställning kommer att ta lång tid och kommer förvisso att medföra olägenheter och förändrade trafikvanor för trafikanterna. Emellertid kan man förutsätta att busstrafik i många hänseenden är fördelaktigare. Linjerna går lätt att anpassa efter bostadsbebyggelsen och arbetsplatsernas lokalisering. Det är enklare att anpassa linjetäthet efter trafikanternas önskemål.

Å andra sidan måste man vara uppmärksam på att åtskillig service som sammanhänger med tågtrafik saknas i busstrafiken. En buss har inte tågets jämna gång, och vägnarnas beskaffenhet medför också att en resa kan bli ryckig och besvärlig. På så vis blir resan betydligt mer tröttsam särskilt för äldre personer. Bussarna har oftast inte samma goda uppvärmningssystem som tågen, varför en regional resa, som kan ta flera timmar i anspråk, utsätter trafikanterna för drag och kyla. Detta kan bli än mer besvärande då möjligheterna att som på tåg röra sig fritt i vagnen är utomordentligt begränsade. Vidare saknas också toaletter på bussarna, vilket kan göra resan extra besvärlig för sjuka personer och för barn. En annan förmån som också saknas på bussarna är särskilda kupéer för servering, resande med hundar, rökare och mödrar med spädbarn.

Då en järnvägslinje nedlägges kan resan även bli dyrare för trafikanten. Det kan bl. a. bero på att samordning mellan järnväg och buss ej skett när det gäller taxor eller tidtabell. Vidare finns det i järnvägarnas taxepolitik olika former av rabatter som icke har samma företagsekonomiska förankring i busstrafiken. Det gäller olika kategorier av resande, såsom äldre personer som får åka på järnväg på sitt 67-kort. Rabatter finns även för studerande och för militärer.

Enligt vår uppfattning är det främst efter tre olika linjer man måste arbeta. Den viktigaste är att vägar, där bussarna skall gå fram, måste upprustas. Detta framhölls redan när statsmakterna 1963 antog riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. På grund av den förda vägnagslagspolitiken har emellertid detta inte kunnat ske i den utsträckning som erfordras. Det är ofrånkomligt att redan här ligger en anledning till att omläggning till busstrafik inte kan ske i den takt som ursprungligen förut-sattes. Det är vidare utomordentligt angeläget att resan görs mera bekväm och attraktiv. Här finns tydlig anledning att förbättra särskilt de bussar som går på

längre turer. Vidare bör inrättas enklare former av bussterminaler och skydd vid hållplatser där de resande väntar på bussen. En tredje viktig uppgift är att åstadkomma en bättre samordning utav trafiken, både vad gäller taxor och tidtabeller.

För att uppnå dessa olika mål torde det vara väsentligt att regionala intressen får ett forum, som har ansvaret för den kollektiva trafiken. Enligt vår mening bör därför den nya transportnämnden få *regionala* nämnder. Dessa bör lämpligen underställas landstingen och ha det direkta ansvaret för samordningen av trafiken. Sin största uppgift kan de måhända få genom att samla upp önskemål från och hålla kontakter med trafikanterna. I nuvarande situation känner de resande sig som om det inte fanns någon ansvarig myndighet som de kan framföra sina önskemål till. Vidare skulle dessa transportnämndsärenden kunna ha att fördela de statsbidrag till buss- trafik, som torde bli allt angelägnare i en framtid för att upprätthålla en god trafikservice i framför allt glesbygder. Transportnämnderna bör som nämnts underställas landstinget och väljas av dessa. Någon risk för kompetensvikt med de lokala trafiknämnderna torde ej föreligga.

Med stöd av ovanstående hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förslag till sådan decentralisering av den nya transportnämnden att en regional nämnd kan inrättas i varje landsting.

Stockholm den 25 januari 1968

Bengt Bengtson (h)
i Solna

Allan Åkerlind (h)

Tage Adolfsson (h)
