

Nr 613

Av herr **Bengtsson** i Landskrona m. fl., om en försöksverksamhet med busstrafik.

(Lika lydande med motion nr 523 i Första kammaren)

Inte bara i vårt land utan i hela den västerländska världen upplever den kollektiva trafiken en kris på grund av bilismens frammarsch. Från att ha haft en monopolställning ännu för 25 år sedan har kollektivtrafiken trots olika rationaliseringar i stort sett bara "gått bakåt" sedan dess. Samtidigt som bilismen går framåt skövlas miljövärden och människoliv inte minst i våra städer. Stadsplanerare och kommunfolk efterlyser allt starkare en kollektivtrafik som kan minska behovet av kör- och parkeringsytor. En sådan trafik skulle också väsentligt minska riskerna för olyckor såväl under transport och promenad som cykling.

I dag står det fullt klart att ökad motorisering automatiskt betyder en antalsmässig minskning av främst bussresenärerna. Trots att folk vet att bilen är väsentligt dyrare redan ur privatekonomisk synvinkel tar man dagligen bilen även till och från arbetet. Man betalar gärna merkostnaden för den avsevärt bättre service som bilen ger. Vad som gör detta bilåkande till ett allvarligt problem är dock främst de merkostnader det förorsakar kommunerna och staten. Inte nog med att bilköerna stryper sig själva, de bidrar också till att ta död på busstrafiken.

Skall särskilt våra gamla stadskärnor byggas om för full motorisering, krävs sådana gatuvidgningar och parkeringsytor att nuvarande kärnor helt måste rivas och byggas om, bortsett från några få fall.

Alla planerare tycks vara överens om att en viss kollektiv trafik måste finnas för

- a) gamla och handikappade
- b) ungdom under 18 år
- c) icke bilägare och sådana som tillfälligt är utan bil eller körkort.

En sådan minimitrafik med buss blir dock aldrig i stånd att konkurrera med biltrafiken i fråga om service. Den subventioneras ofta redan nu och blir ändå bara sämre för varje år.

Om ett helhjärtat försök till perfekt busstrafik enligt nedan mot förmodan skulle misslyckas att vinna allmänhetens uppskattning, så har försöket dock lönat sig. Man finge veta att busstrafik inte är något att bygga på för framtiden och kan därmed undvika investeringar i ett dödsdömt företag. En sådan upplysning skulle också förhindra en underdimensionering för bilismen.

Så illa kommer försöket av allt att döma dock inte att sluta, särskilt när man betänker att folk utöver dagens resebekvämlighet även sätter värde på att vissa miljöer

och miljövärden bevaras för alla tider — något som är helt omöjligt med fri bilism i centrum. Dämpad bilism kräver emellertid något ersättningsmedel som tar hand om den trafik som inte kan avverkas per bil. Kollektiv trafik är då det enda alternativet.

Bussens fördelar från stadsplane- och miljösynpunkt är så stora, att det är en riksviktig angelägenhet att åter en gång visa vad den duger till — nu i bilsamhället med helt andra krav på service än för 25 år sedan. Många städer skulle säkerligen vilja utföra ett sådant experiment. En stad där frågan kan bli aktuell är Landskrona där trafikundersökningar för närvarande pågår. Därför kan det ha sitt intresse att i fortsättningen exemplifiera med denna stad och de undersökningar som där gjorts.

Överslagsberäkningar för ett fullmotoriserat Landskrona har visat att stadens utlägg för ett bussbetjänat city skulle bli ca 13 miljoner kronor mindre per år än ett bilbetjänat city. Ändå är i det förra fallet såväl lastbilar och taxi som ett mindre antal personbilar tillåtna för viktigare citykörningar. Huvudskillnaden mellan de båda alternativen är att arbetstrafiken (bostad-arbetsplats, tur och retur) i ena fallet klaras per buss i det andra per bil. I det förra fallet krävs minimal P-yta i city, i det senare 120 000 m² P-yta (14 miljoner kronor).

Bilens obestridiga förtjänster vid semesterresor, söndags- och rekreationsturer samt nattliga förflyttningar liksom vid resor inom ytterstaden eller mellan närbelägna städer blir inte mindre i en "buss-stad". Det enda nya med denna är att man slipper de redan i dag groteska följderna av att varje människa åker i egen bil till arbetet och sedan parkerar denna där marken är som värdefullast under ca 9 timmar per dag. Ytterstadsplanering för bilar kommer man inte ifrån i buss-staden men väl en cityplanering för bilar. Prov med buss-stad kan efter företagen undersökning komma att aktualiseras i bl. a. Landskrona. De sedvanliga huvudfordringarna på trafik skulle där uppfyllas på följande sätt.

Bussarna går i centrum och strax utanför centrum i en gata för enbart bussar. Detta förhindrar störningar från annan trafik och ökar turtätheten när alla busslinjer samlas till en gata. Inga byggnader i city ligger mer än 300 m från bussgatan. Genom att ge bussgatan förtur gentemot tvärgatorna får flertalet en snabbare transport.

I dag har i allmänhet såsom i Landskrona ett företag koncession på stadstrafiken. Det innebär en konkurrensbegränsning eller ett monopol som går ut över resenärerna. SJ, som med åtta linjer också trafikerar Landskrona, får ej transportera folk inom staden utom på en förortslinje. Deras kapacitet inom staden skulle kunna nyttiggöras till att "förtäta" turerna i bussgatan. Därmed bleve väntetiderna kortare, och den totala restiden minskade då också.

Man skulle kräva högst 3 minuter mellan bussarna under dagtid, exempelvis kl. 06—20 och 6 minuter kl. 20—01 samt driftuppehåll kl. 01—06. Det skulle betyda att folk åker helt utan att tänka på turlistan annat än strax efter midnatt. Under huvuddelen av dagen bleve sannolikt väntetiden 1,5 minuter, d. v. s. mindre än vad det tar att söka upp sin bil och göra den körklar.

I våra dagar, när tid är pengar (minuten kostar för en skicklig yrkesarbetare omkring 30—50 öre), blir snabbhet+turtäthet ett huvudkrav. Centralare och rakare linjestreckningar än i dag skulle likaså åstadkommas.

Det bör observeras att en ökning av medelhastigheten från dagens 18 till 27 km/tim betyder att man klarar samma transportarbete med 33 % färre bussar. Att man med ett rationellare trafiksystem ledigt kan komma upp i dessa hastigheter är klart dokumenterat. Samtidigt blir trafiken billigare.

Säkerheten förbättras i buss-staden. Förarna får lättare att hålla sina tider, vilket är en avgjord fördel. Bussgatan blir dessutom lugnare än bilgatorna.

För att nå goda resultat bör bussparken förnyas efter mönster av bl. a. den nya tyska standardbussen, varvid särskilt beaktas:

- lägre påstigningshöjd,
- bättre handikapp- och barnvagnsupptagning,
- bättre värme (på ändstation utan tomgångskörning).

När av 366 tursatta vagnar i Landskrona en enda uppvisat stående passagerare, så betyder detta att vid väsentligt ökad turtäthet (även en bekvämlighetsfråga) blir nuvarande vagnar eventuellt onödigt stora, tunga och dyra. Förhållandet är likartat i andra svenska städer.

Bussen bjuder vid god fjädring, bra gatubeläggning och kraftig belysning någonting som bilen aldrig ger — en chans att läsa tidningen och helt koppla av från ansvar och anspänning.

Ingen kan påstå att bilen är billig, men ändå föredrar folk detta färdmedel för dess goda service. För service är folk beredda att betala stora summor årligen ur egen ficka. Då kommunen dessutom enligt beräkningar tjänar betydande belopp årligen i det fullmotoriserade Landskrona på att favorisera bussen för citytransport så blir för det allmänna både service och miljö bättre samtidigt som priset blir lägre.

Men det vore orätt att söka påtvinga tusentals människor (bilisterna) en sämre service än de vill ha. Folk skall frivilligt föredra bussen, men det gör de inte med dagens busstrafik. Enda chansen att vända på nuvarande utveckling med småsubventioner för att undvika ytterligare nedläggning är en satsning på alla detaljer i busstrafiken.

Orsakerna till att cityresan med buss bara går med halv hastighet jämförd med ytterstadsresan är givetvis bilträngselns ökning ju närmare stadskärnan man kommer samt större på- och avstigning där. Det förra undviker man med en ren bussgata, det senare genom snabbare på- och avstigning. I båda fallen tjänar man tid och därmed pengar.

Ett starkt psykologiskt handikapp för dagen busstrafik är att man vid varje påstigning måste lätta på sin portmonnä. Bilresan däremot framstår — ehuru alldeles felaktigt — såsom nästan gratis. "Man har ju ändå en bil". Trots att inget bussföretag i världen infört 0-taxa, borde det göras vid ett helårsförsök därför att detta inte får misslyckas. Det kommer att få oanade konsekvenser för alla våra städer, om det lyckas. Tas avgiften bort, minskas dessutom tidsåtgången och administrationskostnaden väsentligt. Ett annat system som också kunde tänkas vid ett genomfört försök vore att sälja årskort till ett lågt pris. Härvid bevarades fördelarna av minskad tidsåtgång och administrationskostnad.

Den verksamhet som här beskrivits borde försöksvis genomföras, möjligen inte

endast i en medelstor stad från vilken exemplifieringen gjorts (Landskrona med 34 000 invånare) utan jämväl även i en större stad. Värdet av sålunda företagna undersökningar blir en tillgång av obetalbara mått för samhällsplanerare såväl centralt som lokalt. Frågan om planering efter viss sanering av de gamla stadskärnorna, där kommunikationslederna utgör en viktig beståndsdel, är en fråga som tränger sig på i alla våra äldre svenska städer. Samhällsintresset kräver därför ett statligt initiativ och engagemang.

Åberopande det ovan anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt vägverket, planverket och trafiksäkerhetsverket att med beaktande av vad i motionen anföras utarbeta och genomföra en försöksverksamhet med busstrafik.

Stockholm den 28 januari 1970

Hugo Bengtsson (s)
i Landskrona

Erik Adamsson (s)

Eric Svenning (s)

Gusti Gustavsson (s)
i Ängelholm

Einar Henningson (s)
