

## Nr 41

### *Utlåtande i anledning av motioner om en försöksverksamhet med busstrafik.*

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 523 av herr *Mårtensson* och II: 613 av herr *Bengtsson* i Landskrona m. fl. yrkas, att riksdagen hemställer hos Kungl. Maj:t om uppdrag åt vägverket, planverket och trafiksäkerhetsverket att med beaktande av vad i motionerna anföras utarbeta och genomföra en försöksverksamhet med busstrafik.

Motionärerna anför att inte bara i vårt land utan i hela den västerländska världen är den kollektiva trafiken på tillbakagång på grund av bilismens ökning. Från att ha haft en monopolställning ännu för 25 år sedan har kollektivtrafiken i stort sett minskat. Stadsplanerare och kommunfolk efterlyser allt starkare en kollektivtrafik som kan minska behovet av kör- och parkeringsytor.

Skall våra gamla stadskärnor byggas om för full motorisering krävs i allmänhet att nuvarande kärnor rivs. Alla planerare tycks vara överens om att en viss kollektiv trafik måste finnas för gamla och handikappade, för ungdom under 18 år, för icke bilägare och för personer som tillfälligt är utan bil eller körkort.

Bussens fördelar från stadsplane- och miljösynpunkt är stora, och motionärerna anser det angeläget att genom försök få kunskap om hur en tätort, betjänad av perfekt busstrafik, skulle fungera.

Motionärerna förmodar att många städer säkerligen skulle vilja delta i ett sådant försök. En stad där frågan kan bli aktuell är Landskrona där trafikundersökningar för närvarande pågår.

Vidare anföras i motionerna:

Överslagsberäkningar för ett fullmotoriserat Landskrona har visat att stadens utlägg för ett bussbetjänat city skulle bli ca 13 miljoner kronor mindre per år än för 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 m<sup>2</sup> P-yta (14 miljoner kronor).

---

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

1—0104180 *Bihang till riksdagens protokoll 1970. 11 saml. Nr. 41—42*

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.

Avslutningsvis anføres att försök med busstrafik borde göras inte bara i en medelstor stad utan även i en större. Värdet av företagna undersökningar blir en tillgång för samhällsplanerare såväl centralt som lokalt.

Beträffande motiveringen i övrigt torde få hänvisas till motion II: 613.

### Remissyttranden

Över motionerna har yttrande inhämtats från vägverket, trafiksäkerhetsverket, planverket, Kommunförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor samt Svenska busstrafikförbundet.

*Vägverket* framhåller att behov av erfarenheter föreligger beträffande möjligheterna att effektivisera busstrafikservicen i tätorterna. En försöksverksamhet i en mindre tätort, t. ex. Landskrona, bör kunna bli av värde, förutsatt att möjligheter ges att väl förbereda dess uppläggning. En sådan försöksverksamhet är enligt vägverkets uppfattning att betrakta som en kommunal uppgift. Verket ställer sig dock positivt till att medverka i en samarbetsgrupp tillsammans med Landskrona stad och berörda myndigheter.

Ett principbeslut om försöksverksamhet bör föregås av ett klarläggande av flera frågor; bl. a. bör en trafiksaneringsplan utarbetas för att samordna åtgärder för gång- och cykeltrafik samt kollektiv och individuell fordonstrafik.

*Trafiksäkerhetsverket* anser att det är av stor betydelse att trafikmiljön allmänt förbättras. Minskad trafik till och från samt inom städernas centrala delar genom ökad kollektivtrafik innebär ökad framkomlighet, ökad trafiksäkerhet och minskade olägenheter av buller och avgaser samt skapar förutsättningar för en bättre trafikmiljö. En förutsättning är dock att kollektivtrafiken såväl i fråga om turtäthet som annan bekvämlighet görs så attraktiv att den blir ett fullgott alternativ till resor med egen bil.

Trafiksäkerhetsverket upplyser att försök med busstrafik nyligen inletts i Halmstad. Verket finner det olämpligt att starta de försök som föreslås i motionerna utan att man först haft tillfälle att ta del av pågående försök av olika slag.

*Planverket* framhåller att problemen med tätorternas kollektiva trafik f. n. inte uppmärksammas i tillräcklig grad av vederbörande statliga myndigheter. Trafiksäkerhetsverket ansvarar för trafiksäkerhetsfrågorna inom vägtrafiken, främst genom kontroll av fordon och förare samt genom olika trafikreglerande åtgärder. Vägverkets huvuduppgift är det interurbana vägnätet. Planverket har bl. a. till uppgift att i sitt anvisningsarbete, i sam-

råd med respektive sektoriella instanser, ge vägledning för olika funktioners behandling i den fysiska planeringen.

Vidare anförs i planverkets yttrande bl. a. följande.

I diskussionen kring planverkets nyligen utgivna parkeringsnormer har ofta framförts att det råder en besvärande brist på erfarenhetsmaterial beträffande effekter av olika trafikpolitiska åtgärder på det lokala planet. För att dämpa biltrafiken i stadskärnor tillgripes man parkeringsrestriktioner i form av låga normtal och höjda avgifter, medan man är osäker om vilka åtgärder som bör utnyttjas för att kunna överföra transportarbetet till andra trafikmedel. Svårigheterna är stora när det gäller att förutse effekter av föreslagna åtgärder. Planverket ansluter sig därför till motionärernas uppfattning att experiment i full skala vore värdefulla.

Forskningsinstitutioner och forskare måste med nödvändighet engageras för att utvärdera verksamheten. Det är därför angeläget att de olika resursförmedlande forskningsorganen, främst Statens råd för byggnadsforskning (BFR) och Styrelsen för teknisk utveckling (STU) ger verksamheten sitt stöd. Man bör i sammanhanget uppmärksamma att den svenska transportforskningens betingelser kan komma att förändras. Kungl. Maj:t har nyligen tillkallat en arbetsgrupp med uppgift att överarbeta förslagen lämnade av 1964 års transportforskningsutredning (SOU 1968: 34). Gruppens förslag bör enligt kommunikationsdepartementets PM kunna ligga till grund för en proposition till 1971 års riksdag. Det är möjligt att en försöksverksamhet av här skisserat slag kommer att falla inom ramen för de åtgärder arbetsgruppen kan komma att föreslå.

En försöksverksamhet av detta slag måste läggas upp med långt tidsperspektiv. För att många typer av åtgärder skall kunna undersökas krävs att flera kommuner engageras i verksamheten. Så omfattande experiment kräver en central organisation med uppgift att utföra en noggrann programmering. Representanter från ovan nämnda forskningsråd, BFR och STU, samt berörda ämbetsverk bör ingå i en sådan ledningsgrupp. Eftersom drift och planering av den kollektiva trafiken inom tätorter huvudsakligen är en kommunal angelägenhet bör kommunala intressen också vara företrädda. Sveriges lokaltrafikförening bör även ges möjlighet att medverka.

Planverket ansluter sig till motionärernas uppfattning att försöksverksamhet med busstrafik bör genomföras och anser att frågans betydelse motiverar att Kungl. Maj:t tar initiativ till en sådan verksamhet i samverkan mellan forskningsråd, myndigheter och organisationer.

*Kommunförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL)* bifogar vid sitt remissvar yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Trafikbolaget anför bl. a. följande.

I motionerna talas främst om verkningarna inom medelstora städer men det får inte anses uteslutet att man vid den tänkta försöksverksamheten kan få fram resultat som kan vara av värde även för landets största tätorter.

För att en försöksverksamhet inom det angivna området skall kunna ordnas så att den ger största möjliga utbyte torde det dock vara angeläget att på ett tidigt stadium kontakt tas med Svenska Lokaltrafikföreningen,

den organisation som har den bästa kännedomen om den serviceverksamhet man avser att söka förbättra.

Mot bakgrunden av det sagda får trafikbolaget för sin del tillstyrka den av motionärerna föreslagna försöksverksamheten med busstrafik dock med den rekommendationen att Svenska Lokaltrafikföreningen beredes tillfälle att ta aktiv del i densamma.

KSL instämmer i det av AB Storstockholms lokaltrafik avgivna yttrandet.

*Svenska busstrafikförbundet* säger sig inte ha möjlighet att närmare bedöma de i motionerna redovisade överslagsberäkningarna för försöksverksamheten. Förbundet betonar dock svårigheten att göra rättvisande kalkyler när det gäller en så genomgripande reform som den föreslagna.

För en stad, som tillsammans med andra närliggande städer fyllt funktionen av handelscentrum för en relativt tätbefolkad landsbygdsregion, kan en radikal omläggning av det lokala trafiksystemet medföra att denna funktion till en del går förlorad till förmån för andra regioncentra, som kan komma att framstå som lättare tillgängliga för landsbygdsregionens handel. Skulle experimentet få till följd en mera påtaglig begränsning av intresset för näringsutövning och andra aktiviteter i den centrala staden, föreligger inte bara en felbedömning i kalkylen utan också risk för bestående men för den utsatta stadsmiljön. Förbundet anser att motionärerna tagit alltför lättvindigt på följderna av ett misslyckat försök.

Det är enligt förbundets mening inte fråga om antingen biltrafik eller busstrafik utan om en kombination av båda. Vad som i första hand bör eftersträvas är inte några radikala och riskabla experiment utan enkla men ändamålsenliga åtgärder i syfte att förbättra förutsättningarna för den kollektiva trafiken. Till sådana åtgärder hör en viss prioritering av kollektivtrafiken genom trafikreglering, exempelvis reserverade körfält, välordnade och väl tilltagna hållplatsutrymmen, företrädesrätt vid utfart från hållplatser och i gatukorsningar o. d.

Ett ökat samhällsengagemang i hithörande frågor är enligt förbundet angeläget men det bör i främsta rummet ges konkreta uttryck i åtgärder av det slag, som här ovan skisserats. Skulle emellertid ändå intresse finnas för radikala insatser av det slag motionärerna föreslagit, understryker förbundet att experimentet måste uppläggas i nära samverkan med kollektivtrafiken. Uppläggningsen torde tarva lång tid för planering och resursanskaffning. Dessutom är den antydda försöksperioden — ett år — för kort för att ge några vetenskapliga bedömningsgrunder. Minst fem och kanske upp till tio års försöksperiod torde erfordras, varför samhällsinsatserna för försökets genomförande vida skulle överstiga de i motionerna antydda.

### Utskottet

Utskottet, som finner de problem som motionärerna tagit upp betydelsefulla, kan i allt väsentligt instämma i motionärernas bedömningar. Det torde bl. a. inte råda några delade meningar om att en viss kollektiv trafik måste finnas i våra städer samt att de flesta av dem på längre sikt till stora delar måste byggas om i stadskärnorna om biltrafiken skall kunna flyta fram utan stora olägenheter. I likhet med motionärerna anser utskottet det önskvärt att bussarna vore konstruerade så att de bleve tillgängliga för passagerare, som nu har svårt att utnyttja kollektiva trafikmedel, t. ex. handikappade och äldre personer. Man torde emellertid kunna förutsätta att bussparken moderniseras och anpassas till olika trafikantgruppers behov allteftersom gamla enheter utträngs och nya kommer till.

Motionärernas förslag innebär att vägverket, planverket och trafiksäkerhetsverket bör få i uppdrag att utarbeta och genomföra en försöksverksamhet med busstrafik. Av motiveringen framgår att motionärerna anser att försöket skulle kunna genomföras exempelvis i Landskrona, där trafikundersökningar f. n. pågår, och i en större stad. Försök med ungefär samma målsättning som föreslås i motionerna pågår f. ö. i Halmstad. Dessutom har inom institutionen för stadsbyggnad vid Chalmers tekniska högskola år 1968 utarbetats en skrift kallad »Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet». Riktlinjerna avser främst trafikplanering av nya bebyggelseområden. Vägverket och planverket har gemensamt publicerat riktlinjerna. F. n. arbetar institutionen med problem om hur vår befintliga trafikmiljö kan förändras så att förbättrad trafiksäkerhet uppnås. Härvid kommer man in på frågor om separering av olika trafikslag och trafikströmmar. Institutionens arbete leds av en grupp med representanter för bl. a. vägverket, planverket och trafiksäkerhetsverket. Av motionärerna aktualiserade problem uppmärksammas således i skilda sammanhang, och utskottet anser i likhet med trafiksäkerhetsverket att man bör avvakta resultaten av pågående undersökningar och försök på området innan ytterligare åtgärder ifrågasätts.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställer utskottet

att de likalydande motionerna I: 523 och II: 613 inte må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 13 maj 1970

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

---

*Närvarande*

från första kammaren: herrar Möller (s), Oscar Carlsson (s), Yngve Persson\* (s), Helge Karlsson (s), Kilsmo\* (fp), fröken Stenberg\* (m), herrar Ernst Olsson\* (cp), Hansson (s), Ove Karlsson (s), fröken Pehrsson (cp) och fru Florén-Winther (m);

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm (s), herrar Rimås (fp), Nilsson i Bästekille (m), Johansson i Simrishamn (s), Johansson i Skärstad (cp), Wiklund i Härnösand (s), Andersson i Örebro (fp), Johansson i Växjö (cp), Gadd (s) och Rosqvist (s).

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.